

Si les grosses masses glaciaires n'étaient pas ainsi morcelées, un grand nombre d'entre elles ne seraient pas complètement fondues par la grande chaudière de la mer des Antilles, et parviendraient en Europe avec des dimensions encore respectables. Nos pêcheurs bretons verraient se dresser à leur horizon ces formes si diverses, tantôt arrondies en dômes, tantôt affilées en minarets et en clochers. Rien de plus étrange que ces fantômes inertes quand on les approche. Les uns sont percés à jour comme un arc de triomphe ; les autres se creusent en cavernes immenses, comme une basilique où les colonnes sont figurées par des cataractes de stalactites. Mais il faut beaucoup de prudence pour les approcher, car la plupart d'entre eux se prolongent sous l'eau en éperons, et souvent les bâtiments s'y avarient sérieusement. Toujours il faut aborder par le côté du vent, à cause des débris qui se détachent et filent du côté opposé.

Il arrive que, tout à coup, un iceberg immense penche et chavire complètement avec une grande rapidité. C'est que l'équilibre est extrêmement instable dans ces îles errantes, et que le centre de gravité se déplace continuellement à cause de la fonte et des brisures.

Comme on le pense bien, ces milliers de récifs mobiles, constituent un grand danger pour la navigation. Heureusement il est aisé de les apercevoir au loin, même la nuit où leur scintillement se traduit en de vagues éclats très sullisants.

Quand le temps est clair, l'iceberg se trahit par sa blancheur ; quand il y a du brouillard, il apparaît au contraire très sombre dans l'espace estompé. Quand il fait tout à fait noir, et que la température se refroidit subitement, gare à la vigie ! Il y a bien des chances pour que les icebergs soient proches. Mais l'indice le meilleur dans l'obscurité, c'est l'écho, c'est le son du sifflet ou de la trompette de brume que les montagnes de glace répercutent. Il permet même de calculer la distance de l'obstacle par le temps que le son met à revenir au navire : le pilote n'a qu'à multiplier le nombre de secondes écoulées par le chiffre constant 180 et le produit n'est autre que la distance obtenue en mètres.

Les "champs de glace" sont aussi des débris flottants, mais ils proviennent des vastes superficies figées de la mer, ils sont les brisures des banquises. Ce sont d'immenses tranches qui naviguent, les morceaux de la grande vitre qui recouvre l'Arctique et l'Atlantique Nord pendant l'hiver.

"Après le court été qui règne dans les hautes latitudes, dit Rodman, la glace se forme à la surface de toutes les eaux libres ; elle atteint plusieurs mètres d'épaisseur, 4 à 5, quelquefois davantage. Si la glace restait parfaitement tranquille, elle serait d'une épaisseur uniforme, augmentant avec la latitude ; mais comme elle est presque continuellement en mouvement, il se produit des amoncellements, qui la remplissent de blocs et d'autres irrégularités. Ces amoncellements se font de bien des manières : lorsque deux champs de glace sont en dérive, celui du vent se rapproche de celui de sous le vent ; celui qui a la surface la plus rugueuse offrira plus de prise au vent, et dérivera plus rapidement. Un coup de vent peut briser les champs les plus compacts et amonceler les glaçons les uns sur les autres. Des fragments d'icebergs peuvent se trouver mêlés aux champs de l'Arctique et regeler avec eux : ils forment alors des masses basses, sombres, de couleur indigo, arrondies au sommet comme le dos des baleines, et lorsqu'en dérivant vers le sud ces blocs se dégagent de la banquise, ils deviennent très dangereux." On dirait, en voyant les flots se briser contre eux et les assaillir, que ce sont les glaces elles-mêmes qui s'éveillent et plongent.

Si le temps est calme, la glace se forme en une seule nuit sur l'étendue obscure. Pourvu que les vagues ne s'élèvent pas pour briser le mince miroir, l'onde se coagule dans le détroit d'Hudson (octobre), puis sur les côtes du Labrador (novembre) en commençant par la bordure même du littoral. De cap en cap, d'île en île, tout durcit, et bientôt un vaste rempart se dresse pour ne disparaître qu'en avril. L'abîme océanique est plafonné par une couche qui varie de 1^m,50 à 3 mètres. Chose curieuse : dans leur marche errante, les champs de glace, contrairement aux icebergs, sont beaucoup plus affectés par les vents que par les courants.

Chaque champ a son mouvement propre, indépendant, si bien que souvent deux navires, après avoir été longtemps prisonniers de glaces très voisines, se trouvent tout à coup séparés par de grandes distances.

Un bâtiment, s'il a la prudence de ne pas s'approcher tout à fait, peut s'abriter pendant la tempête, autour d'un "champ", car cette lourde plaque plane, écrase le flot et brise sa force. Mais le pilote doit se tenir assez loin pour que les morceaux qui s'en détachent sur les bords ne viennent pas heurter le navire et le défoncer.

Généralement, la glace de ces plaques marines se présente sans couleur précise. Mais quelquefois elle se teint à cause de la boue, du gravier et des pierres qui s'y sont enchassées. Cela a lieu surtout le long des plages du Labrador où la marée descend si bas que la surface gelée descend jusqu'à toucher le fond. Alors la boue et le goémon se mêlent à elle. Tous ces débris se dissolvent dans l'eau lorsque la glace fond et vont se déposer au fond de l'Océan formant ainsi des bancs comme ceux de Terre-Neuve.

Le dessous d'un champ de glace, au lieu d'être incolore comme le dessus, a une nuance très accentuée, tirant vers le rouge orange. C'est ce que les matelots appellent le bane de "renard". On pense que cette couleur est due à des produits marins qui montent du fond. Quoi qu'il en soit, la matière qui colore ainsi la face interne des "champs" est une friandise pour les morues et pour les phoques qui la cherchent et s'y engraisent.

Que deviennent ceux de ces icebergs et de ces champs de glace qui parviennent jusqu'aux eaux chaudes ? Ils se pourrissent, c'est à dire que la température élevée les amollit au point qu'il se réduisent en poussière au moindre choc. La plus petite boule brise un gros bloc en des milliers de fragments qui ne tardent pas à disparaître. On a vu un coup de vent suffire à anéantir, en quelques heures, tout un vaste champ.

Pour le navigateur, il est un signe dans l'espace qui avertit, pendant le jour, de la proximité des glaces : c'est la pâleur du ciel. Alors, il faut fuir en sens inverse si c'est possible, ou bien redoubler de vigilance, si l'on est forcé d'affronter les fantômes silencieux, car le grand danger, pour un navire, c'est qu'un coup de vent inopiné mette violemment en branle les glaçons et que ceux-ci enlèvent le gouvernail ou cassent la coque. C'est ainsi que, dans les seuls quatre premiers mois de chaque année, plus de vingt gros navires subissent les avaries les plus graves ou se perdent complètement.

M. DE MATHIEUX.

ENTRE VOISINS

—Ma fillette a deux ans et ne parle pas encore.

—Ne vous faites pas de mauvais sang à cause de cela. Ma femme m'a souvent raconté qu'elle n'avait commencé à parler qu'à l'âge de trois ans.

INJUSTICE HUMAINE

Un monsieur est bousculé par une voiture dont le cocher s'enfuit. On s'empresse, on le relève, on s'inquiète.

—Oh ! ce n'est rien, dit-il. Et puis, je me suis vengé de cette brute de cocher... J'ai flanqué un rude coup de canne à son cheval !

PREUVE SUSPECTE

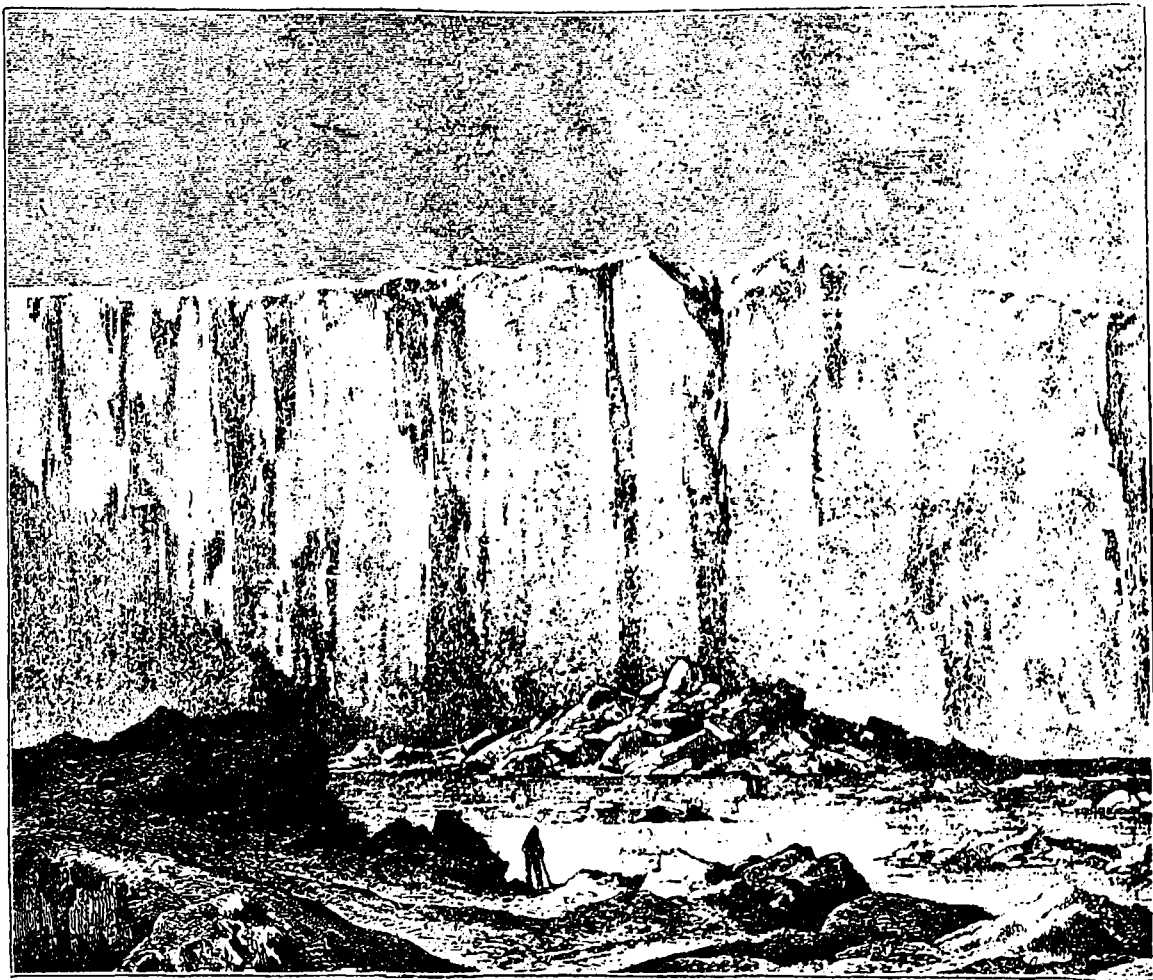
L'onde.—J'espère, Toto, que le maître d'école se trouve bien de toi ?

Toto.—Tellement qu'il me garde tous les soirs après la classe.

LE VRAI DANGER

Bonne dame.—Est-ce bien dangereux de monter en ballon ?

L'aéronaute.—Pas la moitié autant que pour descendre.



UNE BANQUISE.