

pièce de fer qu'on attache au poteau d'une porte ou qu'on scelle au mur, et qui est percée, pour y faire entrer le pêne de la serrure et tenir la porte fermée.

BULLETINS

L'expédition anglaise dans les régions arctiques.

Atteindre le pôle, aller à la rencontre de l'inconnu dans la terre de désolation où la nuit dure six mois, est un sentiment de noble ambition. L'explorateur ne pense en retirer d'autre profit que l'apaise satisfaction d'avoir dépassé les limites du théâtre ordinaire des exploits des hommes ; mais il est entraîné dans cette lutte ardente contre les éléments par le fébrile désir de connaître les parties les plus éloignées, et peut-être les plus mystérieuses du domaine où la Providence semble avoir enfermé l'action humaine.

Depuis les voyages de Barentz, d'Hudson, de Baffin, vers le commencement du dix-septième siècle, de vains efforts ont été tentés pour pénétrer au pôle. Au commencement du siècle actuel, les explorations se sont multipliées d'abord pour découvrir le fameux passage au nord-ouest de l'Atlantique au Pacifique, et ensuite afin de poursuivre les baleines dans les glaces, où elles se sont réfugiées à la suite de chasses trop pressantes. Après la douloureuse issue du voyage de Franklin, de nombreuses expéditions ont assailli ces impénétrables parages ; en vingt-et-un ans, il est parti trente-deux navires anglais et dix-huit appartenant à d'autres nationalités, avec mission de découvrir les dernières traces du hardi commandant de l'*Erebus* ; 25 millions de francs ont été dépensés par l'Angleterre pour sauver un seul de ses enfants.

Depuis quelques années, il se produisait dans le monde géographique des débats animés sur l'existence d'une voie praticable pour arriver au pôle. Trois projets étaient discutés : en Angleterre, l'amiral Sherard Osborn, se basant sur les faits acquis dans les voyages de Hayes, de Hall et d'autres navigateurs qui avaient suivi la côte ouest du Groënland, proposait de s'appuyer sur les terres reconnues comme les plus avancées dans le Nord, d'hiverner avec un navire le plus loin possible et de partir au printemps en traîneau vers le pôle. Le savant géographe de Gotha, A. Petermann, soupçonnait que le courant du Gulf-Stream, après avoir longé les côtes de Norvège, et s'être fait sentir jusqu'à la Nouvelle-Zemble devait verser dans les mers polaires une quantité d'eau relativement chaude, ayant pour effet de provoquer une débâcle de glaces à une certaine époque. Cette année même, le capitaine Kilsen, commandant un navire norvégien, engagé dans la chasse des phoques, s'est avancé très-loin dans le nord (81°30') du Spitzberg sans rencontrer de glaces, ce qui serait une confirmation de cette hypothèse. En troisième lieu, notre infortuné compatriote, le capitaine Gustave Lambert, se basant aussi sur la théorie des courants chauds qui pénètrent dans l'océan polaire par le détroit de Behring, espérait qu'au mois de juillet certaines parties avoisinant la terre de Wrangel n'étaient plus encombrées de glaces.

Les expéditions allemandes de la *Hansa* sur les côtes du Groënland, de la *Germania* au Spitzberg, du *Teghetoff* au nord de la Nouvelle-Zemble, avaient obtenu des résultats satisfaisants par les ressources matérielles dont elles pouvaient disposer. Il se produisit en Angleterre un mouvement de rivalité dans les conquêtes géographiques : on ne voulait pas rester en arrière devant les efforts persévérants de l'Allemagne. Cédant à l'opinion publique, toute puissante auprès du gouvernement anglais, l'Amirauté entreprit l'armement d'une expédition organisée dans

tout ses détails avec un soin particulier. Elle se composait de deux navires : l'*Alert*, commandé par le capitaine Nares, et la *Discovery*, commandée par le capitaine Stephenson. La direction générale était confiée au capitaine Nares, déjà acclimaté à la navigation des mers glaciales ; il commandait à ce moment le *Challenger*, engagé dans un voyage scientifique autour du monde, quand l'exploration arctique fut décidée. Il reçut à Hong-Kong l'ordre de quitter immédiatement son navire, pour prendre la direction de l'expédition arctique, qu'il devait conduire dans les mers périlleuses où de 1852 à 1854 il avait navigué avec succès. Les deux navires furent armés avec toute la libéralité nécessaire à une entreprise dont la réussite est surbordonnée en grande partie à une organisation pleine de prévisions. Le matériel avait été judicieusement préparé ; les officiers et les équipages avaient été choisis parmi les meilleurs marins et les baleiniers les plus habitués à la navigation dans les glaces. Les subsides accordés par le Parlement furent de 2,500,000 francs.

Le chef de l'expédition reçut pour instructions de partager les travaux entre chaque navire ; l'un d'eux devait hiverner de façon à servir de refuge à l'autre, dans le cas où celui-ci serait brisé par les glaces ; les équipages devaient opérer en traîneaux d'un commun accord, mais séparément. Le plan général était de remonter au Nord par Smith-Sound aussi loin que la saison de 1875 le permettrait, et de commencer au printemps de 1876 le voyage en traîneaux dans la direction du pôle. Le chef d'expédition devait faire son possible pour rejoindre le second navire pendant la saison navigable de 1876, afin de retourner avec lui en Angleterre. Il pouvait cependant rester une année de plus pour terminer ses explorations et même abandonner les deux navires, s'il jugeait leur dégagement impraticable. Dans ce cas, il serait obligé de regagner avec son équipage l'entrée de Smith-Sound avant la première semaine de septembre 1877, époque à laquelle un navire de secours serait envoyé.

Les deux bâtiments quittèrent Portsmouth le 29 mai 1875, au milieu des acclamations de la population, emportant avec eux toutes les sympathies des nombreux amis des sciences géographiques. Après quelques mauvais temps essuyés dans la mer du Nord, ils arrivèrent le 6 juillet dans la baie de Disco, sur la côte du Groënland, accompagnés du *Valorous*. Ce navire apportait des échanges, du charbon, des vivres supplémentaires, destinés à compléter ce qui manquerait à l'expédition avant d'affronter les mers polaires et à remplacer la consommation faite pendant la traversée.

On avait abordé le petit port de Godhavn, dans l'île de Disco, à une époque de l'année qui donnait à cette côte inhospitalière du Groënland un aspect tout différent de celui qu'elle offre pendant son long hiver de dix mois. Les neiges étaient remplacées par une maigre, mais verdoyante végétation ; les ruisseaux bondissaient de toutes parts et le soleil restait jour et nuit à l'horizon. On y prit trente chiens esquimaux pour le service des traîneaux, placés sous la direction de Hans Petersen, le danois qui avait accompagné pour le même motif les expéditions de Kane, de Hayes et de Hall. Le nombre devait être augmenté plus tard dans une autre relâche à Proven, autre petite colonie danoise, où les Esquimaux, comme sur toute la côte, n'ont d'autre travail que la chasse du phoque, dont ils dévorent avec avidité la chair et la graisse, conservant précieusement la peau pour l'exportation en Europe. Leur voracité étonnait du reste les hommes de l'équipage, quand ils les voyaient engloutir dans leur vaste estomac d'énormes morceaux de lard et d'autres produits qu'on serait loin de considérer comme étant alimentaires.

Le 16 juillet, les deux navires, après avoir donné au