

AVENTURES DU CAPITAINE HATTERAS

PAR JULES VERNE

PREMIÈRE PARTIE

LES ANGLAIS AU POLE NORD

CHAPITRE XIII.—LES PROJETS D'HATTERAS

L'apparition de ce hardi personnage fut diversement appréciée par l'équipage ; les uns se rallierent complètement à lui, par amour de l'argent ou par audace ; d'autres prirent leur parti de l'aventure, qui se réservèrent le droit de protester plus tard ; d'ailleurs, résister à un pareil homme paraissait difficile actuellement. Chacun revint donc à son poste. Le 20 mai était un dimanche et fut jour de repos pour l'équipage. Un conseil d'officiers se tint chez le capitaine ; il se composa d'Hatteras, de Shandon, de Wall, de Johnson et du docteur.

“ Messieurs, dit le capitaine de cette voix à la fois douce et impérieuse qui le caractérisait, vous connaissez mon projet d'aller jusqu'au pôle ; je désire connaître votre opinion sur cette entreprise. Qu'en pensez-vous, Shandon ?

— Je n'ai pas à penser, capitaine, répondit froidement Shandon, mais à obéir.”

Hatteras ne s'étonna pas de la réponse.

“ Richard Shandon, reprit-il non moins froidement, je vous prie de vous expliquer sur nos chances de succès.

— Eh bien, capitaine, répondit Shandon, les faits répondent pour moi ; les tentatives de ce genre ont échoué jusqu'ici ; je souhaite que nous soyons plus heureux.

— Nous le serons. Et vous, messieurs, qu'en pensez-vous ?

— Pour mon compte, répliqua le docteur, je crois votre dessin praticable, capitaine ; et comme il est évident que des navigateurs arriveront un jour ou l'autre à ce pôle boréal, je ne vois pas pourquoi ce ne serait pas nous.

— Et il y a des raisons pour que ce soit nous, répondit Hatteras, car nos mesures sont prises en conséquence, et nous profiterons de l'expérience de nos devanciers. Et, à ce propos, Shandon, recevez mes remerciements pour les soins que vous avez apportés à l'équipement du navire ; il y a bien quelques mauvaises têtes dans l'équipage, que je saurai mettre à la raison ; mais, en somme, je n'ai que des éloges à vous donner.”

Shandon s'inclina froidement. Sa position à bord du *Forward*, qu'il croyait commander, était fausse. Hatteras le comprit et n'insista pas davantage.

“ Quant à vous, messieurs, reprit-il en s'adressant à Wall et à Johnson, je ne pouvais m'assurer le concours d'officiers plus distingués par leur courage et leur expérience.

— Ma foi ! capitaine, je suis votre homme, répondit Johnson, et, bien que votre entreprise ne semble un peu hardie, vous pouvez compter sur moi jusqu'au bout.

— Et sur moi également, dit James Wall.

— Quant à vous, docteur, je sais ce que vous valez.

— Eh bien, vous en savez plus que moi, répondit vivement le docteur.

— Maintenant, messieurs, reprit Hatteras, il est bon que vous appreniez sur quels faits incontestables s'appuie ma prétention d'arriver au pôle. En 1817, le *Neptune* d'Aberdeen s'éleva au nord du Spitzberg jusqu'au quatre-vingt-deuxième degré. En 1826, le célèbre Parry, après son troisième voyage dans les mers polaires, partit également de la pointe du Spitzberg, et, avec des traîneaux-barques, monta à cent cinquante milles vers le nord. En 1852, le capitaine Inglefield pénétra, dans l'entrée de Smith, jusque par soixante-dix-huit degrés trente-cinq minutes de latitude. Tous ces navires étaient anglais, et commandés par des Anglais, nos compatriotes.”

Lei Hatteras fit une pause.

“ Je dois ajouter, reprit-il d'un air contraint, et comme si les paroles ne pouvaient quitter ses lèvres, je dois ajouter qu'en 1854, l'Américain Kane, commandant le brick *L'Advance*, s'éleva plus haut encore, et que son lieutenant Morton, s'étant avancé à travers des champs de glace, fit flotter le pavillon des Etats-Unis au-delà du quatre-vingt-deuxième degré. Ceci dit, je n'y reviendrai plus. Or, ce qu'il faut savoir, c'est que les capitaines du *Neptune*, de l'*Entreprise*, de l'*Isabelle*, de l'*Advance*, constatèrent qu'à partir de ces hautes latitudes, il existait un bassin polar entièrement libre de glaces.

— Libre de glaces ! s'écria Shandon en interrompant le capitaine. C'est impossible !

— Vous remarquerez, Shandon, reprit tranquillement Hatteras, dont l'œil brilla un instant, que je vous cite des faits et des noms à l'appui. J'ajouterais que pendant la station du commandant Penny, en 1851, au bord du canal de Wellington, son lieutenant Stewart se trouva également en présence d'une mer libre, et que cette particularité fut confirmée pendant l'hiverage de sir Edward Belcher, en 1853, à la baie de Northumberland par soixante-seize degrés cinquante-deux minutes de latitude, et quatre-vingt-dix-neuf degrés vingt minutes de longitude ; les rapports sont indiscutables, et il faudrait être de mauvaise foi pour ne pas les admettre.

— Cependant, capitaine, reprit Shandon, ces faits sont si contradictoires...

— Erreur, Shandon, erreur ! s'écria le Dr. Clawbonny ; ces faits ne contredisent aucun

assertion de la science ; le capitaine me permettra de vous le dire.

— Allez, docteur ! répondit Hatteras.

— Eh bien, écoutez ceci, Shandon : il résulte très-évidemment des faits géographiques et de l'étude des lignes isothermiques que le point le plus froid du globe n'est pas au pôle même ; comme le point magnétique de la terre, il s'écarte du pôle de plusieurs degrés. Ainsi, les calculs de Brewster, de Bergman et de quelques physiciens démontrent qu'il y a dans notre hémisphère deux pôles du froid ; l'un serait situé en Asie par soixante-dix-neuf degrés trente minutes de latitude nord, et par cent vingt degrés de longitude Est ; l'autre se trouverait en Amérique par soixante-dix-huit degrés de latitude nord et par quatre-vingt-dix-sept degrés de longitude ouest. Ce dernier est celui qui nous occupe, et vous voyez, Shandon, qu'il se rencontre à plus de douze degrés au-dessous du pôle. Eh bien, je vous le demande, pourquoi au pôle la mer ne serait-elle pas aussi dégagée de glaces qu'elle peut l'être en été par le soixante-sixième parallèle, c'est-à-dire au sud de la baie de Baffin ?

— Voilà qui est bien dit, répondit Johnson ; M. Clawbonny parle de ces choses comme un homme du métier.

— Cela paraît possible, reprit James Wall.

— Chimères et suppositions ! hypothèses pures ! répliqua Shandon avec entêtement.

— Eh bien, Shandon, reprit Hatteras, considérons les deux cas : ou la mer est libre de glaces, ou elle ne l'est pas, et dans ces deux suppositions rien ne peut nous empêcher de gagner le pôle. Si elle est libre, le *Forward* nous y conduira sans peine ; si elle est glacée, nous tenterons l'aventure sur nos traîneaux. Vous m'accorderez que cela n'est pas impraticable ; une fois parvenus avec notre brick jusqu'au quatre-vingt-troisième degré, nous n'aurons pas plus de six cents milles (1) à faire pour atteindre le pôle.

— Et que sont six cents milles, dit vivement le docteur, quand il est constant qu'un Cosaque, Alexis Markoff, a parcouru sur la mer Glaciale, le long de la côte septentrionale de l'empire russe, avec des traîneaux tirés par des chiens, un espace de huit cents milles en vingt-quatre jours ?

— Vous l'entendez, Shandon, répondit Hatteras, et dites-moi si des Anglais peuvent faire moins qu'un Cosaque.

— Non, certes ! s'écria le bouillant docteur.

— Non, certes ! répeta le maître d'équipage.

— Eh bien, Shandon ? demanda le capitaine.

— Capitaine, répondit froidement Shandon, je ne puis vous répéter que mes premières paroles : j'obéirai.

— Bien. Maintenant, reprit Hatteras, songeons à notre situation actuelle ; nous sommes pris par les glaces, et il me paraît impossible de nous élever cette année dans le détroit de Smith. Voici donc ce qu'il convient de faire.”

Hatteras déplia sur la table l'une de ces excellentes cartes publiées en 1859, par ordre de l'Amirauté.

“ Veuillez me suivre, je vous prie. Si le détroit de Smith nous est fermé, il n'en est pas de même du détroit de Lancastre, sur la côte ouest de la mer de Baffin ; selon moi, nous devons remonter ce détroit jusqu'à celui de Barrow, et de là jusqu'à l'île de Beechey ; la route a été cent fois parcourue par des navires à voiles ; nous ne serons donc pas embarrassés avec un brick à hélice. Une fois à l'île Beechey, nous suivrons le canal Wellington aussi avant que possible, vers le nord, jusqu'au débouché de ce canal qui fait communiquer le canal Wellington avec le canal de la Reine, à l'endroit même où fut aperçue la mer libre. Or, nous ne sommes qu'au 20 mai ; dans un mois, si les circonstances nous favorisent, nous aurons atteint ce point, et de là nous nous élancerons vers le pôle. Qu'en pensez-vous, messieurs ?

— C'est évidemment, répondit Johnson, la seule route à prendre.

— Eh bien, nous la prendrons, et dès demain. Que ce dimanche soit consacré au repos ; vous vellerez, Shandon, à ce que les lectures de la Bible soient régulièrement faites ; ces pratiques religieuses ont une influence salutaire sur l'esprit des hommes, et un marin surtout doit mettre sa confiance en Dieu.

— C'est bien, capitaine, répondit Shandon, qui sortit avec le lieutenant et le maître d'équipage.

— Docteur, fit John Hatteras en montrant Shandon, voilà un homme froissé que l'orgueil a perdu ; je ne peux plus compter sur lui.”

Le lendemain, le capitaine fit mettre de grand matin la pirogue à la mer ; il alla reconnaître les icebergs du bassin, dont la largeur n'excérait pas deux cents yards (2). Il remarqua même que par suite d'une lente pression des glaces, ce bassin menaçait de se rétrécir ; il devenait donc urgent d'y pratiquer une brèche, afin que le navire ne fut pas écrasé dans cet état de montagnes ; aux moyens employés par John Hatteras, on vit bien que c'était un homme énergique.

Il fit d'abord tailler des degrés dans la muraille glaciée, et il parvint au sommet d'un iceberg ; il reconnut de là qu'il lui serait facile de se frayer un chemin vers le sud-ouest ; d'après ses ordres, on creusa un fourneau de mine presque au centre de la montagne ; ce travail, rapidement mené, fut terminé dans la journée du lundi.

Hatteras ne pouvait compter sur ses blasting-cylindres de huit à dix livres de poudre, dont l'action eût été nulle sur des masses pareilles ; ils n'étaient bons qu'à briser les champs de

glace ; il fit donc déposer dans le fourneau mille livres de poudre dont la direction expansive fut soigneusement calculée. Cette mine, munie d'une longue mèche entourée de gutta-percha, vint aboutir au dehors. La galerie, conduisant au fourneau, fut remplie avec de la neige et des quartiers de glaçons, auxquels le froid de la nuit suivante devait donner la dureté du granit. En effet, la température, sous l'influence du vent d'est, descendit à douze degrés (—11° centigrades).

Le lendemain, à sept heures, le *Forward* se tenait sous vapeur, prêt à profiter de la moindre issue. Johnson fut chargé d'aller mettre le feu à la mine ; la mèche avait été calculée de manière à brûler une demi-heure ayant que de communiquer le feu aux poudres. Johnson eut donc le temps suffisant pour regagner le bord ; en effet, dix minutes après avoir exécuté les ordres d'Hatteras, il revenait à son poste.

L'équipage se tenait sur le pont, par un temps sec et assez clair ; la neige avait cessé de tomber ; Hatteras, debout sur la dunette avec Shandon et le docteur, comptait les minutes sur son chronomètre.

A huit heures trente-cinq minutes, une explosion se fit entendre, et beaucoup moins éclatante qu'on ne l'eût supposé. Le profil des montagnes fut brusquement modifié, comme dans un tremblement de terre ; une fumée épaisse et blanche fusa vers le ciel à une hauteur considérable, et de longues crevasses zébrèrent vers les flancs de l'iceberg, dont la partie supérieure, projetée au loin, retombait en débris autour du *Forward*.

Mais la passe n'était pas encore libre ; d'énormes quartiers de glace, arc-boutés sur les montagnes adjacentes, demeuraient suspendus en l'air, et l'on pouvait craindre que l'enceinte ne se refermât par leur chute.

Hatteras jugea la situation d'un coup d'œil.

“ Wolsten ! ” s'écria-t-il.

L'armurier accourut.

“ Capitaine ? fit-il.

— Chargez la pièce de l'avant à triple charge, dit Hatteras, et bourrez aussi fortement que possible.

— Nous allons donc attaquer cette montagne à boulets de canon ? demanda le docteur.

— Non, répondit Hatteras. C'est inutile. Pas de boulet, Wolsten, mais une triple charge de poudre. Faites vite.”

Quelques instants après, la pièce était chargée.

“ Que veut-il faire sans boulet ? dit Shandon entre ses dents.

— On la verra bien, répondit le docteur.

— Nous sommes parés, capitaine, s'écria Wolsten.

— Bien, répondit Hatteras. Brunton ! crie à l'ingénieur, attention. Quelques tours en avant.”

Brunton ouvrit les tiroirs, et l'hélice se mit en mouvement ; le *Forward* s'approcha de la montagne minée.

“ Visez bien à la passe ! ” cria le capitaine à l'armurier.

Celui-ci obéit ; lorsque le brick ne fut plus qu'à une demi-encablure, Hatteras cria :

“ Feu ! ”

Une détonation formidable suivit son commandement, et les blocs ébranlés par la commotion atmosphérique furent précipités soudain dans la mer. Cette agitation des couches d'air avait suffi.

“ A toute vapeur, Brunton ! s'écria Hatteras. Droit dans la passe, Johnson ! ”

Johnson tenait la barre ; le brick, poussé par son hélice, qui se vissait dans les flots écumants, s'élança au milieu du passage libre alors. Il était temps. Le *Forward* franchissait à peine cette ouverture, que sa prison se refermait derrière lui.

Le moment fut palpitant, et il n'y avait à bord qu'un cœur fermé et tranquille, celui du capitaine. Aussi l'équipage, émerveillé de la manœuvre, ne put retenir le cri de :

“ Hurrah pour John Hatteras ! ”

CHAPITRE XIV.—EXPÉDITION A LA RECHERCHE DE FRANKLIN

Le mercredi 23 mai, le *Forward* avait repris son aventureuse navigation, louvoyant adroitement au milieu des pacs et des icebergs, grâce à la vapeur, cette force obéissante qui manqua à tant de navigateurs des mers polaires ; il semblait se jouer au milieu de ces rêveils mouvants ; on eût dit qu'il reconnaissait la main d'un maître expérimenté, et, comme un cheval sous un écuier habile, il obéissait à la pensée de son capitaine.

La température remontait. Le thermomètre marqua à six heures du matin vingt-six degrés (—3° centigrade), à six heures du soir, vingt-neuf degrés (—2° centigrade), et à minuit, vingt-cinq degrés (—4° centigrade) ; le vent soufflait légèrement du sud-est.

Le jeudi, vers les trois heures du matin, le *Forward* arriva en vue de la baie Possession, sur la côte d'Amérique, à l'entrée du détroit de Lancastre ; bientôt le cap Burney fut entrevu. Quelques Esquimaux se dirigèrent vers le navire ; mais Hatteras ne prit pas le loisir de les attendre.

Les pics de Byam-Martin qui dominent le cap Liverpool, laissés sur la gauche, se perdirent dans la brume du soir ; celle-ci empêcha de relever le cap Hay, dont la pointe, très-basse d'ailleurs, se confond avec les glaces de la côte, circonstance qui rend souvent fort difficile la détermination hydrographique des mers polaires.

Les puffins, les canards, les mouettes blanches

se montraient en très-grand nombre. La latitude par observation donna 74° 01', et la longitude, d'après le chronomètre, 77° 15'.

Les deux montagnes de Catherine et d'Elizabeth élevaient au-dessus des nuages leur chaperon de neige.

Le vendredi, à six heures, le cap Warender fut dépassé sur la côte droite du détroit, et sur la gauche, l'Admiralty-Inlet, baie encore peu explorée par des navigateurs qui avaient hâte de se porter dans l'ouest. La mer devint assez forte, et souvent les lames balayèrent le pont du brick en y projetant des morceaux de glace. Les terres de la côte nord offraient aux regards de curieuses apparences avec leurs hautes tables presque nivelées, qui réverbéraient les rayons du soleil.

Hatteras eût voulu prolonger les terres septentrionales, afin de gagner au plus tôt l'île Beechey et l'entrée du canal Wellington ; mais une banquise continue l'obligeait, à son grand déplaisir, de suivre les passes du sud.

Ce fut pour cette raison que, le 26 mai, au milieu d'un brouillard sillonné de neige, le *Forward* se trouva par le travers du cap York ; une montagne d'une grande hauteur et presque à pic le fit reconnaître ; le temps s'étant un peu levé, le soleil parut un instant vers midi, et permit de faire une assez bonne observation : 74° 4' de latitude, et 84° 23' de longitude. Le *Forward* se trouvait donc à l'extrême du détroit de Lancastre.

Hatteras montrait sur ses cartes, au docteur, la route suivie et à suivre. Or, la position du brick était intéressante en ce moment.

“ J'aurais voulu, dit-il, me trouver plus au nord ; mais à l'impossible nul n'est tenu ; voyez, voici notre situation exacte.”

Le capitaine pointa sa carte à peu de distance du cap York.

“ Nous sommes au milieu de ce carrefour ouvert à tous les vents, et formé par les débouchés du détroit de Lancastre, du détroit de Barrow, du canal de Wellington et du passage du Régent ; c'est un point auquel ont nécessairement abouti tous les navigateurs de ces mers.

— Eh bien, répondit le docteur, cela devait être embarrassant pour eux ; c'est un véritable carrefour, comme vous dites, auquel viennent se croiser quatre grandes routes, et je ne vois pas de poteaux indicateurs du vrai chemin ! Comment donc les Parry, les Ross, les Franklin ont-ils fait ?

— Ils n'ont pas fait docteur, ils se sont laissé faire ; ils n'avaient pas le choix, je vous assure ; tantôt le détroit de Barrow se fermait pour l'un, qui, l'année suivante, s'ouvrirait pour l'autre ; tantôt le navire se sentait inévitablement entraîné vers le passage du Régent. Il est arrivé de tout cela que, par la force des choses, on a fini par connaître ces mers si embrouillées.

— Quel singulier pays ! fit le docteur en considérant la carte. Comme tout y est déchiqueté, déchiré, mis en morceaux, sans aucun ordre, sans aucune logique ! Il semble que les terres voisines du pôle nord ne soient ainsi morcelées que pour en rendre les approches plus difficiles, tandis que dans l'autre hémisphère elles se terminent par des pointes tranquilles et effilées comme le cap Horn, le cap de Bonne-Espérance et la péninsule Indienne ! Est-ce la rapidité plus grande de l'Équateur qui a ainsi modifié les choses, tandis que les terres extrêmes, encore fluides aux premiers jours du monde, n'ont pu se condenser, s'agglomérer les unes aux autres, faute d'une rotation assez rapide ?

— Cela