

jusqu'au jour où les mers arctiques laisseront enfin échapper leur secret.

II.

Un des officiers les plus actifs de cette expédition, le lieutenant Osborne, a tracé de l'intérieur d'un navire entièrement éclairé, toutes les ouvertures fermées avec soin et les portes doublées, afin d'empêcher l'air extérieur de pénétrer et le calorique de se perdre. — C'est l'heure du déjeuner : sur chaque table est servi le chocolat fumant, dont les vapeurs mêlées à l'air expiré par l'équipage emplissent le bâtiment d'une brume épaisse. Sur le pont, dont la température est souvent de -40° , tandis que celle de l'intérieur est constamment maintenue à $+10^{\circ}$, des ventilateurs invisibles sont chargés d'opérer le renouvellement incessant de l'air intérieur. Le déjeuner gaiement achevé, l'équipage, couvert de ses vêtements les plus chauds, monte sur le pont, bravant ainsi un changement instantané de température qui n'est pas moins de 50° centigrade, pendant que quelques hommes restent dans l'intérieur pour le nettoyer ou vaquer à la préparation du dîner. Vient ensuite le moment où les officiers du bord président à l'inspection quotidienne et scrupuleuse de l'équipage et du bâtiment, pour s'assurer si l'un et l'autre sont dans un état satisfaisant de propreté (1). Puis chacun se disperse et s'occupe du service qui lui est dévolu, lequel consiste soit à balayer le pont, soit à fournir au cuisinier la provision journalière de neige destinée à la cuisson des aliments, soit à autre chose. Si le temps n'est pas d'une rigueur par trop excessive, quelques-uns vont s'ébattre sur la glace, pendant que d'autres, abrités derrière le vaisseau, dissertent du passé et de l'avenir. A midi, la soupe, la viande salée, les conserves et surtout les pommes de terre, sont livrées en larges rations au vigoureux appétit des marins. L'après-dînée est consacrée aux exercices du dehors... Le soir, souper et thé. Si c'est jour d'école, maîtres et élèves se livrent aux exercices de lecture, d'écriture et de dessin. En outre, les cartes, les jeux d'échecs ou de dames, et la conversation égayée par la ration de grog jointe à la pipe ou au cigare, amènent tout doucement l'heure du coucher. (2) »

« Représentez-vous, dit ce marin dans ses *Feuilles détachées d'un journal de voyage*, l'intérieur d'un navire entièrement éclairé, toutes les ouvertures fermées avec soin et les portes doublées, afin d'empêcher l'air extérieur de pénétrer et le calorique de se perdre. — C'est l'heure du déjeuner : sur chaque table est servi le chocolat fumant, dont les vapeurs mêlées à l'air expiré par l'équipage emplissent le bâtiment d'une brume épaisse. Sur le pont, dont la température est souvent de -40° , tandis que celle de l'intérieur est constamment maintenue à $+10^{\circ}$, des ventilateurs invisibles sont chargés d'opérer le renouvellement incessant de l'air intérieur. Le déjeuner gaiement achevé, l'équipage, couvert de ses vêtements les plus chauds, monte sur le pont, bravant ainsi un changement instantané de température qui n'est pas moins de 50° centigrade, pendant que quelques hommes restent dans l'intérieur pour le nettoyer ou vaquer à la préparation du dîner. Vient ensuite le moment où les officiers du bord président à l'inspection quotidienne et scrupuleuse de l'équipage et du bâtiment, pour s'assurer si l'un et l'autre sont dans un état satisfaisant de propreté (1). Puis chacun se disperse et s'occupe du service qui lui est dévolu, lequel consiste soit à balayer le pont, soit à fournir au cuisinier la provision journalière de neige destinée à la cuisson des aliments, soit à autre chose. Si le temps n'est pas d'une rigueur par trop excessive, quelques-uns vont s'ébattre sur la glace, pendant que d'autres, abrités derrière le vaisseau, dissertent du passé et de l'avenir. A midi, la soupe, la viande salée, les conserves et surtout les pommes de terre, sont livrées en larges rations au vigoureux appétit des marins. L'après-dînée est consacrée aux exercices du dehors... Le soir, souper et thé. Si c'est jour d'école, maîtres et élèves se livrent aux exercices de lecture, d'écriture et de dessin. En outre, les cartes, les jeux d'échecs ou de dames, et la conversation égayée par la ration de grog jointe à la pipe ou au cigare, amènent tout doucement l'heure du coucher. (2) »

En lisant un tel tableau, ne dirait-on pas la peinture d'une vie de sybarites ? Mais, si l'on songe que le vaisseau sur lequel l'existence s'écoule ainsi est perdu sous le pôle, au sein d'immenses déserts de glaces qui, dans leur débâcle prochaine, l'écraseront peut-être de leurs débris ; — que la formidable température arctique pèse sur lui comme un joug de plomb, et qu'une nuit de plusieurs mois l'enveloppe de ses épaisses ténèbres, ne se sent-on pas pris d'une involontaire admiration pour ces énergiques natures qui bravent si gaiement de telles fatigues et de tels dangers ?

Lorsque arriva l'été de 1851, le *Félix* et les bâtiments d'Austin et de Penny rallièrent les ports d'Angleterre, où ils apportèrent, avec la nouvelle du résultat négatif de leurs recherches, un redoublement de désappointement et d'anxiété.

Les efforts de l'expédition américaine ne furent pas couronnés d'un plus heureux résultat. Emprisonnés pendant dix mois entiers au sein d'une énorme banquise, dans le canal Wellington, l'*Adventure* et la *Rescue*, quand vint l'heure de la débâcle, furent emportés d'abord jusqu'à l'extrémité nord du canal, puis, ramenés au sud à travers les détroits, dérivèrent avec le champ de glace pendant un trajet de plus de quatre cents lieues, et ne se trouvèrent libres qu'au milieu de la baie de Baffin, après avoir couru mille fois le danger d'être broyés.

Il semblait vraiment que la jalouse et cruelle nature polaire s'obstinât à garder le secret du sort de ses victimes, et que toutes ses puissances fussent conjurées pour chasser ceux qui, au prix de tant de périls, tentaient de le lui arracher. Mais le dévouement devait être à la hauteur des difficultés et croissait en raison des obstacles.

(1) Si la propreté est une mesure hygiénique partout et toujours, elle est surtout nécessaire aux voyageurs aux régions polaires. L'humidité et le défaut de soins engendrent inmanquablement le scorbut, l'un des nombreux et terribles fléaux de ces contrées. Pour combattre le froid et l'humidité plus dangereuse encore, l'intérieur de plusieurs des vaisseaux envoyés au pôle nord avait été doublé en liège.

(2) Nous empruntons cette citation à la *Revue Britannique*, qui a publié sur les expéditions arctiques plusieurs articles pleins d'intérêt, dont nous nous sommes souvent aidé dans le cours de ce travail.

L'escadre d'Austin et de Penny n'avait pas quitté le détroit de Barrow, qu'un autre bâtiment partait du port d'Aberdeen et faisait voile vers les mers arctiques, sous les ordres du capitaine Kennedy.

Le *Prince-Albert*, après une première et infructueuse campagne de quelques mois opérée l'année précédente, avait été de nouveau équipé, au printemps de 1851, par les soins et aux frais de lady Franklin. C'était une goëlette de quatre-vingts tonneaux seulement ; mais sa robuste membrure et ses formes spéciales la rendaient propre à braver les dangers de la navigation arctique. Le commandant en second de cette expédition nouvelle était un enseigne de vaisseau français, M. Bellot, jeune et brillant officier qu'une fin tragique et prématurée, tout en entourant son nom d'une soudaine et sympathique auréole, devait arrêter sitôt dans sa carrière de dévouement et de gloire (1).

Refoulé par les glaces dans le détroit du *Prince-Régent*, le *Prince-Albert* dut aller hiverner dans la baie de Batty, sur la côte est du North-Somerset. Sans attendre le retour du printemps, Bellot et le capitaine Kennedy, dans leur impatience ardue, entreprirent, au sein des ténèbres d'un hiver polaire, au milieu de privations et de fatigues de tout genre, par un froid de 30° à 40° , une série d'excursions dont l'une ne dura pas moins de trois mois, et dont le périmètre fut d'environ deux cents lieues. Tant d'efforts ne devaient pas être couronnés du succès dont ils étaient si dignes ; aucune trace de l'*Erèbe* et de la *Terreur* ne fut découverte. Cependant le nom de Bellot restera attaché à un détroit dont l'existence était restée jusque-là ignorée, et qui sépare le North-Somerset de la presqu'île Boothia, pointe extrême du continent américain.

Pour mieux faire comprendre à nos lecteurs les fatigues qu'un explorateur arctique a à endurer, ses privations, ses épreuves de toute sorte, et l'énergie dont son âme doit être trempée, traçons une esquisse rapide de l'emploi d'une de ces journées.

A la lueur d'un crépuscule blafard, une troupe de cinq à six hommes se met en marche (celle que conduisaient Kennedy et Bellot n'était pas plus nombreuse). Leur corps est couvert d'épais vêtements de laine ou de fourrures, leurs pieds sont chaussés de larges raquettes, leurs yeux sont protégés contre le dangereux éclat de la neige (2) par une paire de lunettes en serge verte ou par un masque en fil de fer. Quelques traîneaux, attelés de chiens esquimaux, sont chargés de leurs instruments d'observation et de leurs provisions (pemmican, biscuit, thé, sucre, farine, esprit-de-vin). La caravane s'avance péniblement sur un terrain mouvant et raboteux, tantôt escaladant des collines hautes et escarpées, tantôt s'enfonçant jusqu'aux genoux dans des flaques d'eau glacée. Un large courant d'eau libre vient à barrer le chemin : on le franchit, comme on peut, à l'aide du bateau Helkett en caoutchouc. Pendant la bise cingle les visages de son souffle aigu et les sillons de profondes gerçures, comme feraient, dit Bellot, des lanières de cuir maniées par un bras vigoureux. Sous les morsures du froid, le sang s'arrête, la peau bleuit d'abord et tourne bientôt au blanc mat ; une énergique friction de neige est nécessaire pour rétablir la circulation. L'air expiré se condense à peine au sortir de la bouche et se transforme en neige. La barbe, collée aux vêtements, ne fait plus qu'un avec eux, et des ciseaux seuls pourraient l'en détacher. Soulevée par le terrible *snow-drift* (3), la neige fouette les visages de ses épais tourbillons, s'insinue dans les narines et dans la gorge, et, suspendant aux cils ses flocons glacés, soude l'une à l'autre les paupières et aveugle. Si, le froid se relâchant de ses rigueurs, le dégel lui succède, les difficultés de la marche deviennent insurmontables : le sol détrempé se convertit alors en un immense marécage dans lequel hommes, chiens et traîneaux s'embourbent à chaque pas. A tous ces fléaux viennent se joindre la réfraction polaire et ses cruels mécomptes : la blanche enveloppe qui recouvre la terre est d'un éclat tel, qu'elle ne tarde pas à donner le vertige ; la vue se trouble et ne sait plus apprécier

(1) Joseph-René Bellot est né à Paris, le 18 mars 1826 ; mais, emmené fort jeune à Rochefort, où sa famille habite encore, il considéra toujours cette dernière ville comme sa patrie. Ce fut, en effet, aux bienfaits de quelques familles charitables et de la municipalité de Rochefort qu'il dut une éducation libérale que son père, modeste maréchal-vétérinaire chargé de famille, n'aurait pu lui procurer. Tour à tour embarqué sur les vaisseaux le *Friedland* et le *Suffren*, ce fut à bord de la corvette le *Berceau*, destinée à disparaître bientôt après d'une façon si mystérieuse, qu'il conquit au combat de Tamatavq l'épauvette d'enseigne et la croix de la Légion d'honneur ; il avait dix-neuf ans. Que ne promettait pas un tel début ?

(2) Les Esquimaux s'arment aussi d'un masque ou *guggle*. Le *snow-blindness* (cécité causée par l'éclat de la neige) est le châtiement de l'imprudent qui contemple trop longtemps et sans voile la nature dans l'éblouissante splendeur de sa parure d'hiver.

(3) Tempête de neige.