

VERS LE POLE

Par FRIDTJOF NANSEN

(Suite)

La transformation du navire commença. Le métamorphoser en quartiers d'hiver confortables ; prendre d'autre part toutes les précautions pour soustraire ses organes essentiels aux influences destructives des froids extrêmes, à ces pressions auxquelles les prophètes de mauvais augure avaient prédit qu'il succomberait : c'est à quoi s'employa activement l'équipage. Le gouvernail fut relevé ; l'hélice au contraire, fut laissée en place, dans sa cage, cette dernière contribuant à fortifier l'arrière du bâtiment. La machine fut démontée pièce à pièce par Amundsen, qui avait pour elle des soins de père pour son enfant : pas un jour ne se passa, pendant le séjour du *Fram* dans les glaces, sans qu'il descendit lui faire au moins une petite visite, histoire de s'assurer qu'elle n'avait besoin de rien.

Afin de mieux répartir la charge, le charbon fut remonté de la cale et on en remplit les soutes. Dans la cale fut installé un atelier de menuiserie. L'atelier du mécanicien était dans la chambre de la machine. Quant à la forge, elle trouva place d'abord sur le pont, ensuite sur la glace. La chambre des cartes fut mise à la disposition du forblantier, tandis que le salon fut réservé à la cordonnerie, à la couture des voiles et à divers menus ouvrages. Ainsi il n'y avait rien, depuis les plus délicats instruments jusqu'aux souliers de bois et aux manches de hache, qui ne put être fait à bord du *Fram*. Quand on se trouva à court de lignes de sonde, une corderie fut installée.

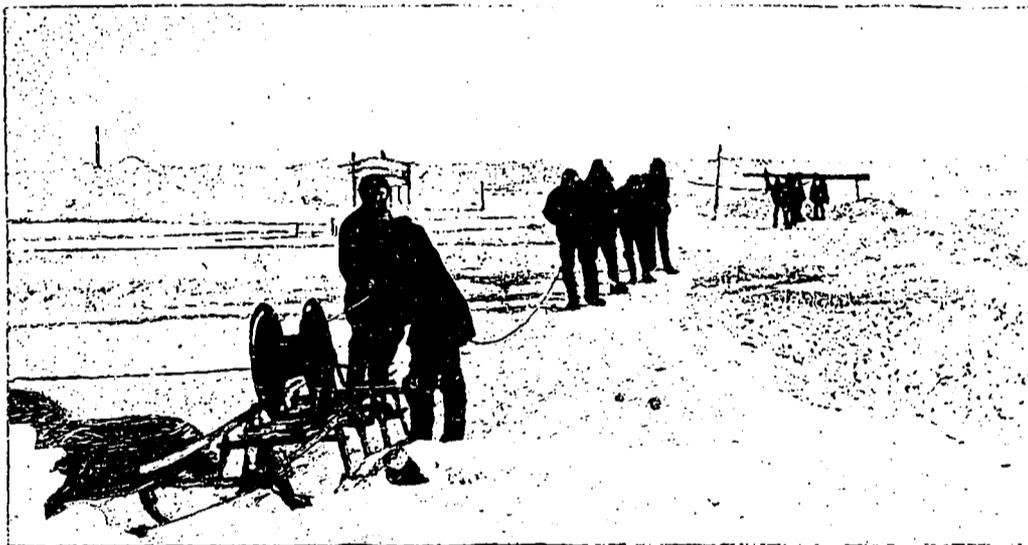
Le moulin à vent destiné à actionner la dynamo afin de produire la lumière électrique fut érigé à l'avant, à bâbord, entre l'écouille et la lisse. Nansen, dans sa minutieuse prévoyance, avait emporté également un

ticulièrement : température de l'eau, son degré de salure aux différentes profondeurs, modes de formation de la glace, courants, origine des pressions, etc. Quant au médecin, le Dr Blessing, il eût été, faute de malades, le moins occupé, s'il ne s'était résigné à l'emploi de vétérinaire lorsque les chiens réclamaient ses soins. Une fois par mois, il procédait à la pesée de chaque membre de l'expédition et à une légère saignée, anodine vivisection qui lui permettait de compter les corpuscules rouges et de déterminer la proportion d'hémoglobine de chacun. Emprisons-nous d'ajouter que le Dr Blessing se révéla bientôt comme le poète de l'expédition, et que, pendant trois ans, ses vers de circonstance, tantôt lyriques et tantôt humoristiques, ne cessèrent jamais d'être appréciés à leur juste valeur.

Voici quel fut le *modus vivendi* établi dès le début à bord du *Fram*. (Il n'était modifié que le dimanche et les jours fériés ; mais le lecteur s'apercevra vite qu'aucun jour férié ne fut jamais oublié, et que, sur la banquise errante, de nombreuses semaines furent littéralement des "semaines des quatre joudis".)

Lever à huit heures. Dîner de pain dur (seigle et froment), de fromage, de bœuf ou de mouton salé, de jambon, langue ou lard fumé, de caviar, de morue ou d'anchois ; en plus, des biscuits de farine d'avoine ou des biscuits de mer anglais avec de la marmelade d'orange ou quelque compote. Trois fois par semaine du pain frais et souvent du gâteau. Comme boisson, du chocolat, du thé ou du café.

Après le déjeuner, travaux divers, soins à donner aux chiens, assistance au cuisinier pour la préparation du dîner d'une heure, etc. Un tour de banquise en manière d'apéritif et on se remettait à table. Trois plats : soupe, viande et dessert, — ou bien : soupe, poisson et viande, — ou encore : poisson, viande et dessert. Avec la viande, des pommes de terre et, de plus, des légumes verts ou du macaroni. Boisson : de la bière, et plus tard du jus de citron. "Je crois, écrit Nansen en donnant ces détails, que tous nous trouvions la table bonne... Nous ressemblions à des cochons gras : un ou deux d'entre nous prirent du ventre ou un double-menton."



UN SONDAGE DE 3,850 MÈTRES.

moulin à manège. "Ce sera, s'était-il dit, un bon exercice pour les moments où nous n'aurons pas autre chose à faire : nous accomplirons à tour de rôle la tâche du cheval." Mais ce second moulin ne servit jamais : il ne fut pas difficile de trouver pour chacun une occupation qui, tout en lui donnant suffisamment d'exercice, l'empêchât de trouver le temps mortellement long.

Il fallait prendre soin du navire et du grément, inspecter les voiles, les cordages, etc. ; il fallait descendre à la cale pour en remonter les provisions de toutes sortes à donner au cuisinier ; il fallait chaque jour se mettre en quête de glace d'eau douce pour les besoins du bord. Dans les divers ateliers, le travail ne manquait jamais : c'était à tout instant, pour Amundsen, quelque instrument à réparer ou à fabriquer ; pour Mogstad, horloger à ses heures, un ressort de montre à remplacer ou un thermographe à nettoyer ; pour Lars, à la fois forgeron et ferblantier, un bossoir d'embarcation à redresser, un hameçon ou un couteau à forger, un seau à souder ; pour Nordahl, un accumulateur à examiner. Même, bien que le *Fram* ne fût plus — provisoirement — qu'un invalide aux agrès inutiles, il y eut à bord, assez fréquemment, de la vraie besogne de matelot à accomplir : grimper aux ailes du moulin pour prendre des ris ou charger les voiles.

Quoi encore ?... Chacun fut son propre cordonnier et se confectionna des chaussures de grosse toile, munies de chaudes et épaisses semelles de bois, d'après un nouveau modèle créé par Sverdrup.

A Scott-Hansen, assisté par Johansen (jusqu'au mois de mars 1895), puis par Nordahl, incombèrent les observations météorologiques et magnétiques. Tous les deux jours, quand le temps était clair, Hansen et son aide déterminaient la position du navire. Rien n'intéressait davantage tous les membres de l'expédition, il n'était pas rare de voir la cabine de Nansen assiégée, pendant qu'il faisait ses calculs, par tous ceux qui étaient anxieux de savoir si l'on avait dérivé vers le nord ou vers le sud, et de combien. L'état d'esprit, à bord, dépendait beaucoup du résultat.

Nansen s'était réservé les recherches scientifiques qui l'intéressaient par-

Le dîner absorbé, fort gaïement en général, on passait à la cuisine, qui devenait le fumoir : sauf dans les grandes occasions, le tabac était banni des cabines et du salon. Après une sieste plus ou moins longue, chacun retournait à son travail jusqu'à l'heure du souper : six heures. Le menu du souper ressemblait à celui du déjeuner du matin.

Pour finir la journée, on fumait à la cuisine en devisant et discutant, puis on revenait au salon, pour se plonger soit dans la lecture, soit dans des parties de cartes toujours animées, où les plus acharnés et les moins heureux perdaient, sinon leur chemise, du moins leurs rations de pain frais, — soit dans d'interminables parties d'échecs. L'un ou l'autre se mettait à l'orgue (rien ne manquait, vous dis-je, à bord du *Fram*), et, à l'aide de la manivelle, s'amusait à moudre quelque morceau plein d'entrain, à moins que Johansen ne prit l'accordéon pour jouer *Oh ! Suzanne !* ou *la Marche de Napoléon à travers les Alpes dans un bateau !* ses plus grands triomphes.

A minuit, coucher et repos, interrompu seulement par le quart de nuit que chaque homme prenait à son tour pendant une heure.

Cette régularité et surtout cette communauté d'habitudes, cette vie de famille en quelque sorte, sans inégalité de traitement à aucun point de vue, sans démarcation tracée entre le chef de l'expédition, le commandant du navire et le dernier matelot, furent du plus heureux effet. La discipline n'en fut pas relâchée, et qui donc, parmi l'équipage du *Fram* aurait songé à se plaindre de son sort, semblait à tous égards à celui de Nansen, qui s'il en éprouvait parfois de l'ennui, n'en montrait jamais ?

LA DÉRIVE ET LES PRESSIONS DES GLACES PENDANT L'HIVER 1893-94

Que le personnel de l'expédition vécût en belle humeur et en bonne santé, c'était un point important pour le succès final de l'entreprise de Nansen. Mais d'autres conditions, non moins essentielles, devaient se réaliser, à savoir : que les glaces, sans broyer le *Fram* dans leurs contractions, le conduisissent vers le pôle.

Comment le *Fram* se comporta au milieu des pressions, pendant l'hiver