

ville morte. Frappé d'une terreur superstitieuse, l'Esquimau voit dans ces montages mobiles des palais de cristal où habitent d'invisibles esprits, et, prêtant une oreille étonnée à ces bruits mystérieux, croit entendre les génies converser et se répondre à travers les espaces. Palais d'argent ou de cristal bâtis par les fées, cavernes aux stalactites et aux stalagmites transparentes, tours féodales à créneaux, dolmens et menhirs celtiques, aiguilles, pics, sveltes obélisques, tous ces bizarres édifices, aussi variés de taille que de structure, dérivent avec le courant dans une confusion pittoresque, et se perdent peu à peu dans la brume de l'horizon. Alors, comme si le ciel et la terre luttaient de magie, l'œil incertain ne sait plus distinguer les glaces des nuages, — jeux de la même puissance, créations de la même imagination divine, dont les aspects changeants et les formes prestigieuses déroutent également l'attention et l'admiration de l'homme.

Quelques-uns de ces géants polaires, larges d'un kilomètre, projettent leur tête au-dessus des flots à une hauteur de plusieurs centaines de pieds. Si l'on songe que, par suite de la loi des équilibres, leur base plonge dans l'eau à une profondeur sept fois plus grande, on se fera une idée approximative de leurs proportions gigantesques, qu'accroissent encore pour l'œil du spectateur les illusions de la réfraction polaire. Aussi n'est-il pas rare de voir ces montagnes flottantes s'échouer sur les bas-fonds et rester immobiles. Ross en rencontra une qui a été vue ainsi fixée pendant plus de dix années. Il est des *ice-bergs* qui atteignent par leur base à la région du contre-courant sous-marin, branche du *gulf-stream*, qui, ainsi que nous l'avons dit ailleurs, va porter au pôle les eaux chaudes des tropiques. On voit alors ces masses énormes, entraînées par une force invisible, remonter du sud au nord, pendant que les autres plus petites, charriées par le courant polaire de surface, descendent du nord au sud. Parmi celles-ci il en est qui dérivent jusqu'à la hauteur de Terre-Neuve et même au delà, abaissant la température ambiante à une grande distance, et menaçant de leur choc redoutable les navires qui viennent à passer, jusqu'à ce que le soleil et les eaux plus chaudes des régions tempérées aient achevé de les dissoudre.

Pour être moins puissants dans leurs effets destructeurs, les géants ordinaires n'en sont pas moins à craindre. Quelquefois, sous le souffle du vent, ils s'accumulent avec des grincements sinistres le long des flancs du navire, comme s'ils voulaient le prendre d'assaut. S'armant à la hâte, l'équipage essaye de repousser les assaillants à coups de hache, comme ferait la garnison d'un fort détaché se défendant contre une troupe ennemie. Ici du moins l'homme lutte contre l'homme, et la partie peut être égale; mais le navigateur arctique a pour adversaire la nature elle-même, et c'est contre les atteintes de ses puissances conjurées qu'il doit défendre sa vie. Certes, c'est bien lui qui, plus que tout autre, a besoin d'avoir le cœur ceint du *triple airain* dont parle Horace.

Quand arrive des profondeurs du nord un de ces blocs gigantesques appelés par les baleiniers *icefields* (plaines de glaces), le navigateur doit, s'il le peut, fuir à toutes voiles; car, en affrontant le choc, serait s'exposer à une perte certaine. Un des hommes qui ont le mieux et le plus longtemps étudié les divers phénomènes arctiques, et au témoignage duquel nous en appellerons souvent, le célèbre baleinier William Scoresby, dit avoir vu des *icefields* mesurant dix lieues de largeur sur trente-cinq lieues de long et cinquante pieds d'épaisseur. Les chocs successifs qui ont soudé les unes aux autres les diverses parties composant ces champs de glaces les ont hérissés d'aspérités ou *hummocks*, qui tantôt se dressent comme des pics isolés, tantôt s'allongent et présentent une chaîne de monticules. La neige qui recouvre l'*icefield* à une profondeur de plusieurs pieds se fond à la fin de l'été et forme à sa surface de vastes lacs d'eau d'ice. Qu'on se figure un canton de la Suisse, détaché du continent et flottant sur les eaux, avec ses montagnes, ses vallées et ses lacs. Au dire de Scoresby, un des spectacles les plus frappants et les plus terribles qu'offrent les mers polaires, c'est la rapidité du mouvement de ces corps immenses et la puissance de ses effets. Quelquefois ce mouvement est giratoire, et alors on voit ces masses énormes pivoter sur elles-mêmes avec une vitesse de plusieurs milles à l'heure. Le plus souvent l'île flottante se meut suivant une ligne droite. Si elle vient à en heurter une autre qui soit immobile ou qui suive une direction opposée, il résulte de leur rencontre le plus épouvantable choc. Que l'on calcule, si c'est possible, la puissance d'un corps en mouvement, d'un poids évalué par Scoresby à dix mille millions de tonneaux (soit environ 10,150,000,000,000 de kilogrammes) (1), et les effets de la résistance que lui oppose un autre corps semblable se mouvant en sens contraire! La rencontre, sur nos chemins de fer, de deux trains

lancés à toute vapeur, quelque terrible qu'elle soit, n'offre qu'une bien faible image de ces jeux formidables de la nature, dont l'homme dans ses œuvres les plus vantées, n'est que l'impuissant plagiaire. Il arrive quelquefois que les deux *icefields*, comme deux géants d'égale force luttant ensemble, se détruisent l'un l'autre et se brisent en fragments énormes, qui se dressent et s'accumulent en pyramides à une grande hauteur. Malheur au vaisseau, spectateur terrifié de ce tumultueux et redoutable duel, qui vient à se rencontrer sur le chemin des deux adversaires! Il est instantanément broyé, comme un grain de froment écrasé par la meule.

Cet immense assemblage de radeaux si variés de formes et de dimensions, qui descend du Nord, sous l'impulsion d'un invisible courant, c'est un *pack*.

Le *pack* ou train de glaces tranche par sa couleur éclatante sur le vert tendre de la mer et le bleu pâle du ciel. Les glaces qui le composent sont les unes d'eau douce et les autres d'eau salée, selon qu'elles se sont formées sur les terres du rivage ou sur la surface de l'Océan. Un œil exercé sait vite distinguer les unes des autres: la glace d'eau douce a la couleur et la transparence du cristal, tandis qu'une blancheur éclatante trahit de loin la glace d'eau salée. La première, plus dure que l'autre, est par suite plus redoutable; les *ice-bergs* et leurs ravages en sont une preuve trop manifeste.

Le *pack* se forme peu à peu des glaçons qui, poussés par le vent, s'unissent les uns aux autres et se soudent. Le train, recueillant sans cesse sur son passage de nouvelles épaves de la débâcle, finit par composer un champ mobile ou fixe d'une étendue considérable, et dont les parties, bien que jointes entre elles, ondulent avec la houle et en suivent les mouvements. Le spectacle que présente un *pack* est fort varié et parfois saisissant. Tantôt, amoncelés au hasard, avec leurs mille formes incohérentes, les glaçons offrent l'image du chaos et donnent au *pack* l'aspect d'une de ces terres volcaniques, déchirées de crevasses profondes, bouleversées par un cataclysme récent, et que hérissent en désordre es blocs informes que le cratère voisin vient de vomir. Tantôt c'est une plaine accidentée de monticules et de vallées; tantôt enfin c'est comme une vaste prairie bossuée de meules de foin nouvellement coupé. Si le soleil vient tout à coup à en dorer les crêtes et à faire jouer sur leurs mille saillies ses rayons obliques, la scène change, et l'œil croit apercevoir, a dit un voyageur, un champ inégal couvert d'une moisson mûre. Du reste, les aspects de la nature polaire sont infinis, les jeux de la lumière et des ombres sur la terre et sur les eaux sont inépuisables. La palette d'un Claude Lorrain ou d'un Salvator Rosa n'aurait pas assez de couleurs diverses pour suivre les paysages arctiques dans leurs transformations, pour saisir au passage et fixer la grâce étrange et fugitive de leur physiologie, et plus souvent encore la beauté sauvage de leurs lignes et la farouche horreur de leurs accidents.

Quelquefois l'étendue d'un *pack* est immense; celui qui, vers le mois de juillet, barre la baie du Baffin mesure environ quarante lieues de largeur sur une longueur proportionnelle.

Lorsque le vent, augmentant de violence, vient à agiter ce champ mobile et à en disjoindre les parties, le spectacle est aussi grandiose qu'anémé. Tout est bruit, agitation, tumulte. Les glaçons errent isolés, semblables aux tronçons d'une gigantesque armure brisée. Comme s'il avait juré de détruire son œuvre, l'Océan engage une lutte violente avec les glaces sorties de son sein. La lame furieuse et comme écumant de rage bondit contre l'écueil flottant, se tord le long de ses parois, les ronge, les creuse en volute et y perce des trous profonds où elle s'engouffre en mugissant. Ebranlée et comme étourdie, la masse oscille, trébuchant comme un homme ivre, jusqu'à ce que, se heurtant à la banquise immobile ou à un glaçon plus fort, elle éclate avec fracas et sème la mer de ses débris.

Assurément, si l'on considère la multitude et la gravité des dangers de la navigation arctique, on a le droit de s'étonner, non de la multiplicité des navires qui périssent, mais bien du nombre de ceux qui échappent au naufrage. Encore n'avons-nous fait que tracer une esquisse légère et fort incomplète des périls qui attendent le marin à l'entrée de l'Océan polaire. La suite de cette étude nous édifiera sur les autres. Les premiers navigateurs qui osèrent pénétrer dans ces mers donnerent à la pointe méridionale du Groënland, qui en domine les abords, le nom de cap des *Adieux* (*Farewell*); nom mélancolique qui rappelle le *Lasciate ogni Speranza* du Dante, comme si là aussi commençait l'empire de la Mort, et qu'en franchissant le seuil de l'enfer polaire il fallût dire adieu à la vie. Combien en effet ont doublé le cap fatal et ne sont point revenus!

Mais le danger a pour les âmes énergiques un irrésistible attrait; et nous allons voir la lutte entre l'homme et la nature recommencer avec une intensité nouvelle, et, sur le champ de bataille du dévouement, de nouveaux soldats succéder aux soldats vaincus,

(1) Le tonneau anglais est supérieur au tonneau français, d'à peu près 15 kilogrammes.