

neige molle, caclant des crevasses profondes, qu'il faut remorquer le traîneau. Tantôt il disparaît dans un tron, tantôt il est arrêté par de gros rochers de glace qu'il faut contourner; d'autres fois il faut employer la pioche pour faire disparaître un obstacle; ou, dans les grandes circonstances, avoir recours aux pétards de poudre et de nitro-glycérine. On conçoit que de pareilles difficultés ne permettent pas d'avancer rapidement; en faisant une moyenne de la vitesse obtenue par chaque division, on a trouvé que la vitesse de la progression était d'un mille par vingt quatre heures.

Les rigueurs affrontées par ces hommes courageux ne tardèrent pas à débilitier les plus robustes. Le scorbut, cette maladie des régions arctiques, vint bientôt les paralyser. Elle débute par l'inflammation des gencives, l'endure des jambes, et provoque un malaise général qui rend tout effort impossible. La fatigue, le froid, une nourriture composée de salaisons, l'eau de neige fondue, sont les principales causes du mal. Les suites n'en sont pas graves, si la maladie est prise dès le début; l'usage du jus de citron, des viandes fraîches, du pain, la font rapidement disparaître.

Après onze semaines de voyage en traîneau, les trois quarts des équipages étaient malades; le nombre des hommes valides diminuant de jour en jour dans chaque division, ils ne pouvaient plus traîner les malades. Une division de l'*Alert*, engagée sur la côte du Groënland, n'ayant pu trouver le dépôt de vivres sur lequel elle comptait, eut tous ses hommes dans un état de souffrance telle, qu'il ne restait d'autre alternative que de s'abandonner à la mort sur place, ou d'envoyer chercher du secours à bord du navire. Le lieutenant Parr, qui commandait cette division, se dévoua pour le salut de ses compagnons; il partit seul avec un alpenstock et quelques vivres sur le dos, marcha pendant vingt-quatre heures sans prendre de repos, sur une neige nouvellement tombée où il enfonçait jusqu'au genou. Son dévouement fut couronné de succès; les malheureux qu'il avait laissés purent recevoir du secours à temps, et furent arrachés à un danger certain.

Outre le scorbut, la congélation des extrémités faisait aussi des victimes; il fallait amputer les doigts des pieds et des mains au début, afin d'éviter la gangrène. Plus d'un mariniste revenu en Angleterre privé ainsi d'un ou de plusieurs doigts. L'interprète danois, qui était chargé du service des chiens, fut amputé des deux pieds, et à la suite de l'opération mourut de consommation deux mois après être revenu à bord.

On avait pour plan de campagne de faire des reconnaissances 1° droit au Nord; 2° dans l'Ouest; 3° dans l'Est sur les terres attenantes à la côte du Groënland. Le 3 avril cinq traîneaux quittèrent l'*Alert*, le lieutenant Parr et le commandant Markhan conduisaient la division du Nord, celle qui avait pour mission d'aller au pôle. La division de l'Ouest était sous le commandement du lieutenant Aldrich. La division de l'Est sous celui des lieutenants Beaumont et Rawson. La *Discovery* fournit le personnel destiné à reconnaître, d'un côté la baie Lady Franklin, de l'autre la fjord Petermann.

La division à qui revenait la mission la plus périlleuse était celle du Nord. Déjà, à la fin de l'automne, on avait fait une première tentative dans cette direction, mais la saison était trop avancée, il fallut revenir précipitamment. Le commandant Markhan était cependant parvenu le 27 septembre à trois milles plus loin que le navigateur Parry. Ayant fait l'ascension d'une éminence de 600 mètres, situé sous le 83° 7' de latitude, il avait acquis la conviction qu'il n'existait aucune terre dans la direction du pôle et que celle que Hall avait désignée sous le nom de *President's land* était une fiction. La campagne du printemps confirma ce premier renseignement. On était encore à 550 kilomètres du pôle, à peu près la distance de Paris à Lyon. On ne voyait devant soi que des glaces séculaires, au milieu desquelles il n'y avait aucun espoir de voir s'ouvrir un chenal dans une saison favorable. La division du Nord s'était avancée à 83° 25', plus loin qu'aucun de ses devanciers. Tout effort était donc désormais inutile, les provisions diminuaient, les équipages étaient exténués. Le capitaine Nares donna le signal du retour, qui s'effectua après deux mois et demi d'absence des navires.

La division de l'Ouest releva toute la ligne de côtes sur une longueur de 220 milles, s'étendant à l'Ouest de l'endroit où l'*Alert* avait hiverné; on détermina un nouveau cap: le cap Colombja. Les contours du continent supposé et désigné sous le nom de Terre du Grant, furent entièrement modifiés.

La division de l'Est s'avança jusqu'à 70 milles de Repulse-Harbour, le point où s'était arrêté Hall en 1871. Le lieutenant Archer explora la baie Lady-Franklin, que l'on supposait être

un détroit donnant accès dans le Nord-Ouest; mais, après un mois de voyage, il acquit la certitude que cette ouverture était en réalité un golfe de 65 milles de profondeur fermé par de hautes montagnes couvertes de glaciers éternels descendant jusque dans la mer. Le lieutenant Fulford et le docteur Coppinger firent pareille reconnaissance dans le fjord Petermann, dont ils trouvèrent le fond terminé à 65 milles de l'entrée par des glaciers entrecompés de grandes crevasses, s'étendant d'une rive à l'autre.

La division du Groënland fut celle qui souffrit le plus; sous la conduite de l'Esquimaux Erno, qui avait accompagné Hall, on retrouva la sépulture du malheureux explorateur, mort victime de son zèle pour les découvertes. Sa sépulture était intacte, ainsi que le dépôt de provisions laissé en 1871 par ses compagnons, les marins de *Polaris*. Les boîtes de pemmican, les conserves, les vêtements étaient tels qu'ils avaient été placés. On retrouva aussi, après avoir déblayé la neige pendant journée, la hutte en bois qui servait d'observatoire. On mit une sur cette tombe isolée une plaque commémorative, consécration pieuse rendant hommage à un sublime dévouement. Cette sépulture s'augmenta des corps des deux matelots Grey et Jones, qui, atteints gravement du scorbut et très-éprouvés, succombèrent avant de pouvoir regagner leur navire.

L'été était arrivé; la première division rentrait après 84 jours d'absence, ayant fait 73 milles en ligne droite, pour lesquels il avait fallu parcourir 276 milles effectifs. La division de l'Ouest était absente depuis 131 jours; celle de l'Est était revenue la première après 75 jours. Le capitaine Nares ayant fait tout effort humainement possible pour parvenir au pôle, comprit que sa tâche était accomplie; malgré la faculté que lui laissaient les instructions dont il était porteur, il résolut de profiter de la saison favorable pour retourner en Europe, plutôt que de passer un second hiver inutile dans la mer polaire.

La route à tenir pour le retour était de laisser l'*Alert* frayer la voie à la *Disco cry*, qui avait reçu tous les hommes malades. Le 30 juillet, au commencement de la débâcle, le premier navire fut poussé contre terre par des montagnes de glace de 20 mètres de hauteur. La position était critique; une énorme pression estimée à 30,000 kilogrammes, agissant sur la coque comme sur les faces inclinées d'un coin, l'éleva à 1 m. 50 au-dessus de la ligne de flottaison, l'avant en l'air et l'arrière entouré de blocs menaçants. Le mouvement des marées le dégaga, mais pour le jeter dans une position non moins dangereuse; sous l'impulsion du vent, il fut poussé contre terre et subit un échouage partiel sur un bas-fond. Au milieu des glaces, un navire est souvent protégé contre les échouages par les glaces elles-mêmes, dont la base, échouée assez loin de terre à cause de sa grande profondeur, s'interpose entre la terre et le navire, comme une défense naturelle.

Le 31 août, l'*Alert* quitta définitivement le mouillage où il était depuis un an, rejoignant la *Discovery* le 12 du même mois. La baie Lady-Franklin étant dégagée, depuis le 20 août, les deux navires purent faire route ensemble, jusqu'au canal Kennedy, en profitant d'une ouverture de plusieurs milles de large. A partir de ce moment la lutte devint encore plus pénible qu'elle n'avait été. Le capitaine Nares, souvent sollicité par ses officiers de gagner le large où la mer était plus ouverte, préféra se maintenir près des côtes, quoique la route fût moins praticable, afin d'y trouver un refuge possible en cas de naufrage. La *Discovery*, sous le commandement du capitaine Stephenson, étant plus large que l'*Alert*, frayait la route, se lançant sur les banquises pour les briser avec son étrave renforcée. On naviguait parfois dans un étroit chenal à peine assez large pour passer, sorte de crevasse produite par une rupture entre deux champs de glaces. Les deux navires étaient, dans certains passages, si près l'un de l'autre, que le beaupré du premier touchait le couronnement du second. Quelquefois on longeait si près des gros blocs, qu'on était obligé de rentrer les embarcations. Quand le vent était fort, il est dangereux de s'engager dans les banquises; leurs mobiles glaçons poussés contre le navire le font dériver sur d'autres, animés d'une progression moindre, mais aussi résistants; ainsi comprimé au milieu des flots, le bâtiment est infailliblement brisé comme une coquille de noix. On parvient à le dégager en faisant, sauter avec la poudre, les glaces du côté du vent. C'est dans ces moments d'anxiété qu'il faut de la part des officiers une grande expérience de ce genre de navigation et un sang-froid à toute épreuve.

La plus vive perplexité régna plus d'une fois dans les deux équipages, dont la majeure partie encore malade était obligée de descendre sur la glace pour dégager le navire. Souvent