

1833, attendaient si impatiemment la débâcle des glaces. La terre était jonchée d'ossements et de crânes d'animaux, et l'on distinguait encore les traces d'habitations d'Esquimaux.

Le docteur avait eu l'idée d'élever un cairn au port Léopold, et d'y déposer une note indiquant le passage du *Forward* et le but de l'expédition. Mais Hatteras s'y opposa formellement ; il ne voulait pas laisser derrière lui des traces dont quelque concurrent eût pu profiter. Malgré ses bonnes raisons, le docteur fut obligé de céder à la volonté du capitaine. Shandon ne fut pas le dernier à blâmer cet entêtement ; car, en cas de catastrophe, aucun navire n'aurait pu s'élever au secours du *Forward*.

Hatteras ne voulut pas se rendre à ses raisons. Son chargement étant terminé le lundi soir, il tenta encore une fois de s'élever au nord en forçant la banquise ; mais, après de dangereux efforts, il dut se résigner à redescendre le canal du Régent ; il ne voulait à aucun prix demeurer au port Léopold, qui, ouvert aujourd'hui, pouvait être fermé demain par un déplacement inattendu des ice-fields, phénomène très-fréquent dans ces mers, et dont les navigateurs doivent particulièrement se défier.

Si Hatteras ne laissait pas percer ses inquiétudes au dehors, au dedans il les ressentait avec une extrême violence. Il voulait aller au nord et se trouvait forcé de marcher au sud ! Où arriverait-il ainsi ? Allait-il reculer jusqu'à Victoria-Harbour, dans le golfe Boothia, où hiverna sir John Ross en 1833 ? Trouverait-il le détroit de Bellot libre à cette époque, et, contournant North-Sommerset, pourrait-il remonter par le détroit de Peel ? Ou bien, se verrait-il capturé pendant plusieurs hivers comme ses devanciers, et obligé d'épuiser ses forces et ses approvisionnements ?

Ces craintes fermentaient dans sa tête ; mais il fallait prendre un parti ; il vira de bord et s'enfonça vers le sud.

Le canal du Prince-Régent conserve une largeur à peu près uniforme depuis le port Léopold jusqu'à la baie Adélaïde. Le *Forward* marchait rapidement au milieu des glaçons, plus favorisée que les navires précédents, dont la plupart mirent un grand mois à descendre ce canal, même dans une saison meilleure ; il est vrai que ces navires, sauf le *Fox*, n'ayant pas la vapeur à leur disposition, subissaient les caprices d'un vent incertain et souvent contraire.

L'équipage se montrait généralement enchanté de quitter les régions boréales ; il paraissait peu goûter ce projet d'atteindre le pôle ; il s'effrayait volontiers des résolutions d'Hatteras, dont la réputation d'audace n'avait rien de rassurant. Hatteras cherchait à profiter de toutes les occasions d'aller en avant, quelles qu'en fussent les conséquences. Et cependant, dans les mers boréales, avancer c'est bien, mais il faut encore conserver sa position et ne pas se mettre en danger de la perdre.

Le *Forward* filait à toute vapeur ; sa fumée noire allait se contourner en spirales sur les pointes éclatantes des ice-bergs ; le temps variait sans cesse, passant d'un froid sec à des brouillards de neige avec une extrême rapidité.

Le brick, d'un faible tirant d'eau, rangeait de près la côte de l'ouest ; Hatteras ne voulait pas manquer l'entrée du détroit de Bellot, car le golfe de Boothia n'a d'autre sortie au sud que le détroit mal connu de la *Fury* et de l'*Hecla* ; ce golfe devenait donc une impasse, si le détroit de Bellot était manqué ou devenait impraticable.

Le soir, le *Forward* fut en vue de la baie d'Elwin, que l'on reconnut à ses hautes roches perpendiculaires ; le mardi matin, on aperçut la baie Beatty, où le 10 septembre 1851, le *Prince-Albert* s'ancra pour un long hivernage. Le docteur, sa lunette aux yeux, observait la côte avec intérêt. De ce point rayonnèrent les expéditions qui établirent la configuration géographique de North-Sommerset. Le temps était clair et permettait de distinguer les profondes ravines dont la baie est entourée.

Le docteur et maître Johnson, seuls peut-être, s'intéressaient à ces contrées désertes. Hatteras, toujours courbé sur ses cartes, causait peu ; sa taciturnité s'accroissait avec la marche du brick vers le sud ; il montait souvent sur la dunette, et là, les bras croisés, l'œil perdu dans l'espace, il demeurait des heures entières à fixer l'horizon. Ses ordres, s'il en donnait, étaient brefs et rudes. Shandon gardait un silence froid, et peu à peu, se retirant en lui-même, il n'eut plus avec Hatteras que les relations exigées par les besoins du service ; James Wall restait dévoué à Shandon, et modérait sa conduite sur la sienne. Le reste de l'équipage attendait les événements, prêt à en profiter dans son propre intérêt. Il n'y avait plus à bord cette unité de pensées, cette communion d'idées si nécessaire pour l'accomplissement des grandes choses. Hatteras le savait bien.

On vit pendant la journée deux baleines filer rapidement vers le sud ; on aperçut également un ours blanc qui fut salué de quelques coups de fusil sans succès apparent. Le capitaine connaissait le prix d'une heure dans ces circonstances, et ne permit pas de poursuivre l'animal.

Le mercredi matin, l'extrémité du canal du Régent fut dépassée ; l'angle de la côte ouest était suivi d'un profond courbure de la terre. En consultant sa carte, le docteur reconnut la pointe de Sommerset-House ou pointe *Fury*.

« Voilà, dit-il à son interlocuteur habituel, l'endroit même où se perdit le premier navire anglais envoyé dans ces mers en 1815, pendant la troisième voyage que Parry faisait au pôle ; la *Fury* fut tellement maltraitée par les glaces à son second hivernage, que l'équipage dut l'aban-

donner et revenir en Angleterre sur sa conserve l'*Hecla*.

—Avantage évident d'avoir un second navire, répondit Johnson ; c'est une précaution que les navigateurs polaires ne doivent pas négliger ; mais le capitaine Hatteras n'était pas homme à s'embarasser d'un compagnon !

—Est-ce que vous le trouvez imprudent, Johnson ? demanda le docteur.

—Moi ! Je ne trouve rien, monsieur Clabbonny. Tenez, voyez sur la côte ces pieux qui soutiennent encore quelques lambeaux d'une tente à demi-pourrie.

—Oui, Johnson ; c'est là que Parry débarqua tous les approvisionnements de son navire, et, si ma mémoire est fidèle, le toit de la maison qu'il construisit était fait d'un humier recouvert par les manœuvres courantes de la *Fury*.

—Cela a dû bien changer depuis 1825.

—Mais pas trop, Johnson. En 1829, John Ross trouva la santé et le salut de son équipage dans cette fragile demeure. En 1851, lorsque le prince Albert y envoya une expédition, cette maison subsistait encore ; le capitaine Kennedy la fit réparer, il y a neuf ans de cela. Il serait intéressant pour nous de la visiter ; mais Hatteras n'est pas d'humeur à s'arrêter !

—Et il a sans doute raison, monsieur Clabbonny ; si le temps est l'argent en Angleterre, ici c'est le salut, et pour un jour de retard, une heure même, on s'expose à compromettre tout un voyage. Laissons-le donc agir à sa guise.

Pendant la journée du jeudi 1er juin, la baie qui porte le nom de baie Creswell fut coupée diagonalement par le *Forward* ; depuis la pointe de la *Fury*, la côte s'élevait vers le nord en rochers perpendiculaires de trois cents pieds de hauteur ; au sud, elle tendait à s'abaisser ; quelques sommets neigeux présentaient aux regards des tables nettement coupées, tandis que les autres, affectant des formes bizarres, projetaient dans la brume leurs pyramides aiguës.

Le temps se radoucit pendant cette journée, mais au détriment de sa clarté ; on perdit la terre de vue ; le thermomètre remonta à trente-deux degrés (0 centigr.) ; quelques gelinottes voletaient çà et là, et des troupes d'oies sauvages pointaient vers le nord ; l'équipage dut se débarrasser d'une partie de ses vêtements ; on sentait l'influence de la saison d'été dans ces contrées arctiques.

Vers le soir, le *Forward* doubla le cap Garry à un quart de mille du rivage par un fond de dix à douze brasses, et dès lors il rangea la côte de près jusqu'à la baie Brentford. C'était sous cette latitude que devait se rencontrer le détroit de Bellot, détroit que sir John Ross ne soupçonna même pas dans son expédition de 1828 ; ses cartes, en effet, indiquent une côte non interrompue, dont il a noté et nommé les moindres irrégularités avec le plus grand soin ; il faut donc admettre qu'à l'époque de son exploration, l'entrée du détroit, complètement fermée par les glaces, ne pouvait en aucune façon se distinguer de la terre elle-même.

Ce détroit fut réellement découvert par le capitaine Kennedy dans une excursion faite en avril 1852 ; il lui donna le nom du lieutenant Bellot, « juste tribut, dit-il, aux importants services rendus à notre expédition par l'officier français. »

CHAPITRE XVI. — LE POLE MAGNÉTIQUE

Hatteras, en s'approchant de ce détroit, sentit redoubler ses inquiétudes ; en effet, le sort de son voyage allait se décider ; jusqu'ici il avait fait plus que ses prédécesseurs, dont le plus heureux, MacClintock, mit quinze mois à atteindre cette partie des mers polaires ; mais c'était peu, et rien même, s'il ne parvenait à franchir le détroit de Bellot ; ne pouvant revenir sur ses pas, il se voyait bloqué jusqu'à l'année suivante.

Aussi il ne voulut s'en rapporter qu'à lui-même du soin d'examiner la côte ; il monta dans le nid de pie, et il y passa plusieurs heures de la matinée du samedi.

L'équipage se rendait parfaitement compte de la situation du navire ; un profond silence régnait à bord ; la machine ralentit ses mouvements ; le *Forward* se tint aussi près de terre que possible ; la côte était hérissée de ces glaces que les plus chauds étés ne parviennent pas à dissoudre ; il fallait un œil habile pour démêler une entrée au milieu d'elles.

Hatteras comparait ses cartes et la terre. Le soleil s'étant montré un instant vers midi, il fit prendre par Shandon et Wall une observation assez exacte qui lui fut transmise à voix haute.

Il y eut là une demi-journée d'anxiété pour tous les esprits. Mais soudain, vers deux heures, ces paroles retentissantes tombèrent du haut du mât de misaine :

« Le cap à l'ouest, et forcez de vapeur. »

Le brick obéit instantanément ; il tourna sa proue vers le point indiqué ; la mer écuma sous les branches de l'hélice, et le *Forward* s'élança à toute vitesse entre les deux ice-streams convulsionsnés.

Le chemin était trouvé ; Hatteras redescendit sur la dunette, et l'ice-master remonta à son poste.

« Eh bien, capitaine, dit le docteur, nous sommes donc enfin entrés dans ce fameux détroit ? »

—Oui, répondit Hatteras en baissant la voix, mais ce n'est pas tout que d'y entrer, il faut encore en sortir. »

Et, sur cette parole, il regagna sa cabine.

« Il a raison, se dit le docteur ; nous sommes là comme dans une souricière, sans grand espace pour manœuvrer, et s'il fallait hiverner dans ce détroit !... Bon ! nous ne serions pas les premiers à qui pareille aventure arriverait,

et où d'autres se sont tirés d'embaras, nous saurions bien nous tirer d'affaire ! »

Le docteur ne se trompait pas. C'est à cette place même, dans un petit port abrité nommé port Kennedy par MacClintock lui-même, que le *For* hiverna en 1858. En ce moment, on pouvait reconnaître les hautes chaînes granitiques et les falaises escarpées des deux rivages.

Le détroit de Bellot, d'un mille de large sur dix-sept milles de long, avec un courant de six à sept nœuds, est encaissé dans des montagnes dont l'altitude est estimée à seize cents pieds. Il sépare North-Sommerset de la terre Boothia ; les navires, ont le comprend, n'y ont pas leurs coudées franches. Le *Forward* avançait avec précaution, mais il avançait ; les tempêtes sont fréquentes dans cet espace resserré, et le brick n'échappa pas à leur violence habituelle ; par ordre d'Hatteras, les vergues des perroquets et des huniers furent envoyées en bas, les mâts dépassés ; malgré tout, le navire fatigua énormément ; les coups de mer arrivaient par paquets dans les rafales de pluie ; la fumée s'enfuyait vers l'est avec une étonnante rapidité ; on marchait un peu à l'aventure, au milieu des glaces en mouvement ; le baromètre tomba à vingt-neuf pouces ; il était difficile de se maintenir sur le pont ; aussi la plupart des hommes demeuraient dans le poste pour ne pas souffrir inutilement.

Hatteras, Johnson, Shandon restèrent sur la dunette, en dépit des tourbillons de neige et de pluie, et il faut ajouter le docteur, qui, s'étant demandé ce qui lui serait le plus désagréable de faire en ce moment, monta immédiatement sur le pont ; on ne pouvait s'entendre, et à peine se voir ; aussi garda-t-il pour lui ses réflexions.

Hatteras essayait de percer le rideau de brume, car, d'après son estime, il devait se trouver à l'extrémité du détroit vers les six heures du soir ; alors toute issue parut fermée ; Hatteras fut donc forcé de s'arrêter et s'ancra solidement à un ice-berg ; mais il resta en pression toute la nuit.

Le temps fut épouvantable. Le *Forward* menaçait à chaque instant de rompre ses chaînes ; on pouvait craindre que la montagne, arrachée de sa base sous les violences du vent d'ouest, ne s'en allât à la dérive avec le brick. Les officiers furent constamment sur le qui-vive et dans des appréhensions extrêmes ; aux trombes de neige se joignait une véritable grêle ramassée par l'ouragan sur la surface dégelée des banes de glace ; c'était autant de flèches aiguës qui hérissaient l'atmosphère.

La température s'éleva singulièrement pendant cette nuit terrible ; le thermomètre marqua cinquante-sept degrés (+ 14° centigr.), et le docteur, à son grand étonnement, crut surprendre dans le sud quelques éclairs suivis d'un tonnerre très-éloigné. Cela semblait corroborer le témoignage du baleinier Scoresby, qui observa un pareil phénomène au-delà du soixante-cinquième parallèle. Le capitaine Parry fut également témoin de cette singularité météorologique en 1821.

Vers les cinq heures du matin, le temps changea avec une rapidité surprenante ; la température retourna subitement au point de congélation, le vent passa au nord et se calma. On pouvait apercevoir l'ouverture occidentale du détroit, mais entièrement obstruée. Hatteras promenait un regard avide sur la côte, se demandant si le passage existait réellement. Cependant le brick appareilla et se glissa lentement entre les ice-streams, tandis que les glaces s'écrasaient avec bruit sur son bordage ; les packs, à cette époque, mesuraient encore six à sept pieds d'épaisseur ; il fallait éviter leur pression avec soin, car, au cas où le navire y eût résisté, il aurait couru le risque d'être soulevé et jeté sur le flanc.

A midi, et pour la première fois, on put admirer un magnifique phénomène solaire, un halo avec deux parhéliis ; le docteur l'observa et en prit les dimensions exactes ; l'arc extérieur n'était visible que sur une étendue de trente degrés de chaque côté du diamètre horizontal ; les deux images du soleil se distinguaient remarquablement ; les couleurs aperçues dans les arcs lumineux étaient du dedans au dehors, le rouge, le jaune, le vert, un bleuâtre très-faible, enfin de la lumière blanche sans limite extérieure assignable.

Le docteur se souvint de l'ingénieuse théorie de Thomas Young sur ces météores ; ce physicien suppose que certains nuages composés de prismes de glaces sont suspendus dans l'atmosphère ; les rayons du soleil qui tombent sur les prismes sont décomposés sous des angles de soixante et quatre-vingt-dix degrés. Les halos ne peuvent donc se former par des ciels sereins. Le docteur trouvait cette explication fort ingénieuse.

Les marins habitués aux mers boréales considéraient généralement ce phénomène comme précurseur d'une neige abondante. Si cette observation se réalisait, la situation du *Forward* devenait fort difficile. Hatteras résolut donc de se porter en avant ; pendant le reste de cette journée et la nuit suivante, il ne prit pas un instant de repos, lorgnant l'horizon, s'élançant dans les enfléchures, ne perdant pas une occasion de se rapprocher de l'issue du détroit.

Mais, au matin, il dut s'arrêter devant l'infranchissable banquise. Le docteur le rejoignit sur la dunette. Hatteras l'emmena tout à fait à l'arrière, et ils purent causer sans crainte d'être entendus.

« Nous sommes pris, dit Hatteras ; impossible d'aller plus loin. »

—Impossible ? fit le docteur.

—Impossible ! Toute la poudre du *Forward* ne nous ferait pas gagner un quart de mille !

—Que faire alors ? dit le docteur.
—Que sais-je ? Maudite soit cette funeste année, qui se présente sous des auspices défavorables !

—Eh bien, capitaine, s'il faut hiverner, nous hivernerons ! Autant vaut cet endroit qu'un autre !

—Sans doute, fit Hatteras à voix basse ; mais il ne faudrait pas hiverner, surtout au mois de juin. L'hivernage est plein de dangers physiques et moraux. L'esprit d'un équipage se laisse vite abattre par ce long repos au milieu de véritables souffrances. Aussi, je comptais bien ne m'arrêter que sous une latitude plus rapprochée du pôle !

—Oui, mais la fatalité a voulu que la baie de Baffin fût fermée.

—Elle qui s'est trouvée ouverte pour un autre, s'écria Hatteras avec colère, pour cet Américain, ce...

—Voyons, Hatteras, dit le docteur, en l'interrompant à dessein, nous ne sommes encore qu'à 5 juin ; ne nous désespérons pas ; un passage soudain peut s'ouvrir devant nous ; vous savez que la glace a une tendance à se séparer en plusieurs blocs, même dans des temps calmes, comme si une force répulsive agissait entre les différentes masses qui la composent ; nous pouvons donc d'une heure à l'autre trouver la mer libre.

—Eh bien, qu'elle se présente, et nous la franchissons ! Il est très-probable qu'au delà du détroit de Bellot nous ayons la facilité de remonter vers le nord par le détroit de Peel ou le canal de MacClintock, et alors...

—Capitaine, vint dire en ce moment James Wall, nous risquons d'être démontés de notre gouvernail par les glaces.

—Eh bien, répondit Hatteras, risquons-le. Je ne consentirai pas à la faire enlever. Je veux être prêt à toute heure de jour ou de nuit. Veillez, monsieur Wall, à ce qu'on le protège autant que possible, en écartant les glaçons ; mais qu'il reste en place, vous m'entendez ?

—Cependant, ajouta Wall...

—Je n'ai pas d'observations à recevoir, monsieur, dit sévèrement Hatteras. Allez.

Wall retourna vers son poste.

« Ah ! fit Hatteras avec un mouvement de colère, je donnerais cinq ans de ma vie pour me trouver au nord ! Je ne connais pas de passage plus dangereux. Pour surcroît de difficulté, à cette distance rapprochée du pôle magnétique, le compas dort, l'aiguille devient paresseuse ou affolée et change constamment de direction !

—J'avoue, répondit le docteur, que c'est une périlleuse navigation ; mais enfin, ceux qui l'ont entreprise s'attendaient à ces dangers, et il n'y a rien là qui doive les surprendre.

—Ah ! docteur ! mon équipage est bien changé, et, vous venez de le voir, les officiers en sont déjà aux observations. Les avantages pécuniaires offerts aux marins étaient de nature à décider leur engagement ; mais ils ont leur mauvais côté, puisque, après le départ, ils font désirer plus vivement le retour ! Docteur, je ne suis pas secondé dans mon entreprise, et si j'échoue, ce ne sera pas la faute de tel ou tel matelot dont on peut avoir raison, mais par le mauvais vouloir de certains officiers... Ah ! ils le payeront cher !

—Vous exagérez, Hatteras.

—Je n'exagère rien ! Croyez-vous que l'équipage soit fâché des obstacles que je rencontre sur mon chemin ? Au contraire ! On espère qu'ils me feront abandonner mes projets ! Aussi ces gens ne murmurent pas, et tant que le *Forward* aura le cap au sud, il en sera de même. Les fous ! ils s'imaginent qu'ils se rapprochent de l'Angleterre ! Mais si je parviens à remonter au nord, vous verrez les choses changer ! Je jure pourtant que pas un être vivant ne me fera dévier de ma ligne de conduite ! Un passage, une ouverture, de quoi glisser mon brick, quand je devrais y laisser le cuivre de son doublage, et j'aurai raison de tout.

Les désirs du capitaine devaient être satisfaits dans une certaine proportion. Suivant les prévisions du docteur, il y eut un changement soudain pendant la soirée ; sous une influence quelconque de vent, de courant ou de température, les ice-fields vinrent à se séparer ; le *Forward* se lança hardiment, brisant de sa proue d'acier les glaçons flottants ; il navigua toute la nuit, et le mardi, vers les six heures, il débouqua du détroit de Bellot.

Mais quelle fut la sourde irritation d'Hatteras en trouvant le chemin du nord obstinément barré ! Il eut, cependant, assez de force d'âme pour contenir son désespoir, et, comme si la seule route ouverte eût été la route préférée, il laissa le *Forward* redescendre le détroit de Franklin ; ne pouvant remonter par le détroit de Peel, il résolut de contourner la terre du Prince-de-Galles, pour gagner le canal de MacClintock. Mais il sentait bien que Shandon et Wall ne pouvaient s'y tromper, et savaient à quoi s'en tenir sur son espérance déçue.

La journée du 6 juin ne présenta aucun incident ; le ciel était neigeux, et les pronostics du halo s'accomplissaient.

Pendant trente-six heures, le *Forward* suivit les sinuosités de la côte de Boothia, sans parvenir à se rapprocher de la terre du Prince-de-Galles ; Hatteras forçait de vapeur, brûlant son charbon avec prodigalité ; il comptait toujours refaire son approvisionnement à l'île Beachey ; il arriva le jeudi à l'extrémité du détroit de Franklin, et trouva encore le chemin du nord infranchissable.

C'était à se désespérer ; il ne pouvait plus même revenir sur ses pas ; les glaces le poussaient en avant, et il voyait sa route se refermer incessamment derrière lui, comme s'il n'eût