

AVENTURES DU CAPITAINE HATTERAS

PAR JULES VERNE

PREMIÈRE PARTIE

LES ANGLAIS AU POLE NORD

CHAPITRE XXI.—LA MORT DE BELLOT

La température, pendant les journées du 3 et du 4 juillet, se maintint à cinquante-sept degrés ($\times 14^{\circ}$ centig.) ; ce fut le plus haut point thermométrique observé pendant cette campagne. Mais le jeudi 5, le vent passa dans le sud-est et fut accompagné de violents tourbillons de neige. Le thermomètre tomba dans la nuit précédente de vingt-trois degrés. Hatteras, sans se préoccuper des mauvaises dispositions de l'équipage, donna l'ordre d'appareiller. Depuis treize jours, c'est-à-dire depuis le cap Dundas, le *Forward* n'avait pu gagner un nouveau degré dans le nord ; aussi le parti représenté par Clifton n'était pas satisfait ; ses désirs, il est vrai, se trouveraient d'accord en ce moment avec la résolution du capitaine de s'élever dans le canal Wellington, et il ne fit pas de difficultés pour manœuvrer.

Le brick ne parvint pas sans peine à mettre à la voile ; mais, ayant établi dans la nuit sa misaine, ses huniers et ses perroquets, Hatteras s'avança hardiment au milieu des trains de glace que le courant entraînait vers le sud. L'équipage se fatigua beaucoup dans cette navigation sinieuse, qui l'obligeait souvent à contre-brasser la voile.

Le canal Wellington n'a pas une très-grande largeur ; il est resserré entre la côte du Devon septentrional à l'est, et l'île Cornwallis à l'ouest ; cette île passa longtemps pour une presqu'île. Ce fut sir John Franklin qui la contourna, en 1846, par sa côte occidentale, en revenant de sa pointe au nord du canal.

L'exploration du canal Wellington fut faite, en 1851, par le capitaine Penny, sur les baleinières *Lady-Franklin* et *Sophie* ; l'un de ses lieutenants, Stewart, parvenu au cap Beecher, par $77^{\circ} 20'$ de latitude, découvrit la mer libre. La mer libre ! Voilà ce qu'espérait Hatteras.

—Ce que Stewart a trouvé, je le trouverai, dit-il au docteur, et alors je pourrai naviguer à la voile vers le pôle.

—Mais, répondit le docteur, ne craignez-vous pas que votre équipage !...

—Mon équipage ! dit durement Hatteras.

Puis, à voix basse :

—Pauvres gens ! murmura-t-il, au grand étonnement du docteur.

C'était le premier sentiment de cette nature que celui-ci surprenait dans le cœur du capitaine.

—Mais non ! reprit ce dernier avec énergie, il faut qu'ils me suivent ! Ils me suivront !

Cependant, si le *Forward* n'avait pas à craindre la collision des ice-streams encore espacés, il gagnait peu dans le nord, car les vents contraires l'obligeaient souvent à s'arrêter. Il dépassa péniblement les caps Spencer et Innis, et le 10, le mardi, le soixante-quinzième degré de latitude fut enfin franchi, à la grande joie de Clifton.

Le *Forward* se trouvait à l'endroit même où les vaisseaux américains le *Rescue* et l'*Advance*, commandés par le capitaine de Haven, coururent de si terribles dangers. Le docteur Kane faisait partie de cette expédition ; vers la fin de septembre 1850, ces navires, enveloppés par une banquise, furent rejetés avec une puissance irrésistible dans le détroit de Lancaster.

Ce fut Shandon qui raconta cette catastrophe à James Wall, devant quelques-uns des hommes du brick.

—L'*Advance* et le *Rescue*, leur dit-il, furent tellement secoués, enlevés, ballottés par les glaces, qu'on dut renoncer à conserver du feu à bord ; et cependant, la température tomba jusqu'à dix-huit degrés au-dessous de zéro ! Pendant l'hiver tout entier, les malheureux équipages furent retenus prisonniers dans la banquise, toujours préparés à l'abandon de leur navire, et pendant trois semaines ils n'ôtèrent même pas leurs habits ! Ce fut dans cette situation épouvantable qu'après une dérive de mille milles (1), ils furent dressés jusque dans le milieu de la mer de Baffin !

On peut juger de l'effet produit par ces récits sur le moral d'un équipage déjà mal disposé.

Pendant cette conversation, Johnson s'entretenait avec le docteur d'un événement dont ces parages avaient été le théâtre ; le docteur, suivant sa demande, le prévint du moment précis auquel le brick se trouvait par $75^{\circ} 30'$ de latitude.

—C'est là ! c'est bien là ! s'écria Johnson. Voilà cette terre funeste !

Et, en parlant ainsi, les larmes venaient aux yeux du digne maître d'équipage.

—Vous voulez parler de la mort du lieutenant Bellot, lui dit le docteur.

—Oui, monsieur Clawbonny, de ce brave officier de tant de cœur et de tant de courage !

—Et c'est ici, dites-vous, que cette catastrophe eut lieu ?

—Ici même, sur cette partie de la côte du North-Devon ! Oh ! il y a eu dans tout cela une très-grande fatalité, et ce malheur ne serait pas arrivé, si le capitaine Pullen fût revenu plus tôt à son bord !

—Que voulez-vous dire, Johnson ?

—Écoutez-moi, monsieur Clawbonny, et vous verrez à quoi tient souvent l'existence. Vous savez que le lieutenant Bellot fit une première campagne à la recherche de Franklin, en 1850 ?

—Oui, Johnson, sur le *Prince-Albert*.

—Eh bien, en 1853, de retour en France, il obtint la permission d'embarquer sur le *Phénix*, à bord duquel je me trouvais en qualité de matelot, sous le capitaine Inglefield. Nous venions avec le *Bradshaw* transporter des approvisionnements à l'île Beechey.

—Ceux-là qui nous ont si malheureusement fait défaut !

—C'est cela même, monsieur Clawbonny. Nous arrivâmes à l'île Beechey au commencement d'août ; le 10 de ce mois, le capitaine Inglefield quitta le *Phénix* pour rejoindre le capitaine Pullen, séparé depuis un mois de son navire, le *North-Star*. A son retour, il comptait expédier à sir Edward Belcher, qui hivernerait dans le canal de Wellington, les dépêches de l'Amirauté. Or, peu après le départ de notre capitaine, le commandant Pullen regagna son bord. Que n'y est-il revenu avant le départ du capitaine Inglefield ! Le lieutenant Bellot, craignant que l'absence de notre capitaine ne se prolongeât, et sachant que les dépêches de l'Amirauté étaient pressées, offrit de les porter lui-même. Il laissa le commandement des deux navires au capitaine Pullen, et partit le 12 août avec un traîneau et un canot en caoutchouc. Il emmenait avec lui Harvey, le quartier-maître du *North-Star*, trois matelots, Madden, David Hook et moi. Nous supposions que sir Edward Belcher devait se trouver aux environs du cap Beecher, au nord du canal ; nous nous dirigeâmes donc de ce côté, dans notre traîneau, en serrant de près les rivages de l'est. Le premier jour, nous campâmes à trois milles du cap Innis ; le lendemain, nous nous arrêtâmes sur un glaçon, à trois milles à peu près du cap Bowden. Pendant la nuit, claire d'ailleurs comme le jour, la terre étant à trois milles, le lieutenant Bellot résolut d'y aller camper ; il essaya de s'y rendre dans le canot de caoutchouc ; deux fois une violente bris du sud-est le repoussa ; à leur tour, Harvey et Madden tentèrent le passage et furent plus heureux ; ils s'étaient munis d'une corde, et ils établirent une communication entre le traîneau et la côte ; trois objets furent transportés au moyen de cette corde ; mais à une quatrième tentative, nous sentîmes notre glaçon se mettre en mouvement ; M. Bellot cria à ses compagnons de lâcher la corde, et nous fûmes entraînés, le lieutenant, David Hook et moi, à une grande distance de la côte. En ce moment, le vent soufflait avec force du sud-est, et il neigeait. Mais nous ne courions pas encore de grands dangers, et il pouvait bien en revenir, puisque nous en sommes revenus, nous autres !

Johnson s'interrompit un instant en considérant cette côte fatale, puis il reprit :

—Après avoir perdu de vue nos compagnons, nous essayâmes d'abord de nous abriter sous la tente de notre traîneau, mais en vain ; alors, avec nos couteaux, nous commençâmes à nous tailler une maison dans la glace. M. Bellot s'assit une demi-heure et s'entretint avec nous sur le danger de notre situation ; je lui dis que je n'avais pas peur. —Avec la protection de Dieu, nous répondit-il, pas un cheveu ne tombera de notre tête. Je lui demandai alors quelle heure il était ; il répondit : — Environ six heures et quart. C'était six heures et quart du matin, le jeudi 18 août. Alors M. Bellot attacha ses livres et dit qu'il voulait aller voir comment la glace flottait ; il était parti depuis quatre minutes seulement, quand j'allai, pour le chercher, faire le tour du même glaçon sur lequel nous étions abrités ; mais je ne pus le voir, et, en retournant à notre retraite, j'aperçus son bâton du côté opposé d'une crevasse d'environ cinq toises de large où la glace était toute cassée. J'appelai alors, mais sans réponse. A cet instant, le vent soufflait très-fort. Je cherchai encore autour du glaçon, mais je ne pus découvrir aucune trace du pauvre lieutenant.

—Et que supposez-vous ? demanda le docteur, ému de ce récit ?

—Je suppose que quand M. Bellot sortit de la cachette, le vent l'emporta dans la crevasse, et son paletot étant boutonné, il ne put nager pour revenir à la surface ! Oh ! monsieur Clawbonny, j'éprouvai là le plus grand chagrin de ma vie ! je ne voulais pas le croire ! Ce brave officier, victime de son dévouement ! car, sachez que c'est pour obéir aux instructions du capitaine Pullen qu'il a voulu rejoindre la terre avant cette débâcle ! Brave jeune homme, aimé de tout le monde à bord, serviable, courageux ! il a été pleuré de toute l'Angleterre, et il n'est pas jusqu'aux Esquimaux eux-mêmes qui, apprenant du capitaine Inglefield, à son retour de la baie de Pound, la mort du bon lieutenant, ne s'écrièrent en pleurant comme je le fais ici : Pauvre Bellot ! pauvre Bellot !

—Mais votre compagnon, et vous, Johnson, demanda le docteur, attendri par cette narration touchante, comment parvîntes-vous à regagner la terre ?

—Nous, monsieur, c'était peu de choses ; nous restâmes encore vingt-quatre heures sur le glaçon, sans aliments et sans feu ; mais nous finîmes par rencontrer un champ de glace échoué sur un bas-fond ; nous y sautâmes, et, à l'aide d'un avion qui nous restait, nous accrochâmes un glaçon capable de nous porter et d'être manœuvré comme un radeau. C'est ainsi que nous avons gagné le rivage, mais seuls, et sans notre brave officier !

A la fin de ce récit, le *Forward* avait dépassé cette côte funeste, et Johnson perdit de vue le lieu de cette terrible catastrophe. Le lendemain, on laissait la baie Griffin sur le tribord, et, deux jours après, les caps Grinnel et Helpmann ; enfin, le 14 juillet, on doubla la pointe Osborn, et, le 15, le brick mouilla dans la baie Baring, à l'extrémité du canal. La navigation n'avait pas été très-difficile ; Hatteras rencontra une mer presque aussi libre que celle dont Belcher profita pour aller hiverner avec le *Pionnier* et l'*Assistance* jusqu'à près du soixante-dix-septième degré. Ce fut de 1852 à 1853, pendant son premier hivernage, car, l'année suivante, il passa l'hiver de 1853 à 1854 à cette baie Baring où le *Forward* mouilla en ce moment.

Ce fut même à la suite des épreuves et des dangers les plus effrayants qu'il dut abandonner son navire l'*Assistance* au milieu de ces glaces éternelles.

Shandon se fit aussi le narrateur de cette catastrophe devant les matelots démoralisés. Hatteras connut-il ou non cette trahison de son premier officier ? il est impossible de le dire ; en tous cas, il se tut à cet égard.

A la hauteur de la baie Baring se trouve un étroit chenal qui fait communiquer le canal Wellington avec le canal de la Reine. Là, les trains de glace se trouvent fort pressés. Hatteras fit de vains efforts pour franchir les passes du nord de l'île Hamilton ; le vent s'y opposait ; il fallait donc se glisser entre l'île Hamilton et l'île Cornwallis ; on perdit là cinq jours précieux en efforts inutiles. La température tendait à s'abaisser, et tomba même, le 19 juillet, à vingt-six degrés (-4° centig.) ; elle se releva le jour suivant ; mais cette menace anticipée de l'hiver arctique devait engager Hatteras à ne pas attendre davantage. Le vent avait une tendance à se tenir dans l'ouest et s'opposait à la marche de son navire. Et cependant, il avait hâte de gagner le point où Stewart se trouvait en présence d'une mer libre. Le 19, il résolut de s'avancer à tout prix dans le chenal ; le vent soufflait debout au brick, qui, avec son hélice, eût pu lutter contre ces violentes rafales chargées de neige, mais Hatteras devait avant tout ménager son combustible : d'un autre côté, la passe était trop large pour permettre de haler sur le brick. Hatteras, sans tenir compte des fatigues de l'équipage, recourut à un moyen que les baleiniers emploient parfois dans des circonstances identiques. Il fit amener les embarcations à fleur d'eau, tout en les maintenant suspendues à leurs palans sur les flancs du navire ; ces embarcations étaient solidement amarrées de l'avant et de l'arrière, les avirons furent armés sur tribord des unes et sur bâbord des autres ; les hommes, à tour de rôle, prirent place à leurs bancs de rameurs, et durent nager (2) vigoureusement, de manière à pousser le brick contre le vent.

Le *Forward* s'avança lentement dans le chenal ; on comprend ce que furent les fatigues provoquées par ce genre de travaux ; les murmures se firent entendre. Pendant quatre jours on navigua de la sorte, jusqu'au 23 juin, où l'on parvint à atteindre l'île Baring dans le canal de la Reine.

Le vent restait contraire. L'équipage n'en pouvait plus. La santé des hommes parut fort ébranlée au docteur, et il crut voir chez quelques-uns les premiers symptômes du scorbut ; il ne négligea rien pour combattre ce mal terrible, ayant à sa disposition d'abondantes réserves de lime-juice et des pastilles de chaux.

Hatteras comprit bien qu'il ne fallait plus compter sur son équipage ; la douceur, la persuasion fussent demeurées sans effet ; il résolut donc de lutter par la sévérité et de se montrer impitoyable à l'occasion ; il se méfiait particulièrement de Richard Shandon, et même de James Wall, qui cependant n'osait pas parler trop haut. Hatteras avait pour lui le docteur, Johnson, Bell, Simpson ; ces gens lui étaient dévoués corps et âme ; parmi les indécis, il notait Foker, Bolton, Wolsten l'armurier, Brunton le premier ingénieur, qui pouvait, à un moment donné, se tourner contre lui ; quant aux autres, Pen, Gripper, Clifton, Warren, ils méditaient ouvertement leurs projets de révolte ; ils voulaient entraîner leurs camarades et forcer le *Forward* à revenir en Angleterre.

Hatteras vit bien qu'il ne pourrait plus obtenir de cet équipage mal disposé, et surtout épuisé de fatigue, la continuation des manœuvres précédentes. Pendant vingt-quatre heures, il resta en vue de l'île Baring sans faire un pas en avant. Cependant la température s'abaissait, et le mois de juillet, sous ces hautes latitudes, se ressentait déjà de l'influence du prochain hiver. Le 24, le thermomètre tomba à vingt-deux degrés (-6° cent.). La *young-ice*, la glace nouvelle, se reformait pendant la nuit et acquiescât six à huit lignes d'épaisseur ; il neigeait par-dessus, elle pouvait devenir bientôt assez forte pour supporter le poids d'un homme. La mer prenait déjà cette teinte sale qui annonce la formation des premiers cristaux.

Hatteras ne se méprenait pas à ces symptômes alarmants ; si les passes venaient à se boucher, il serait forcé d'hiverner en cet endroit, loin du but de son voyage, et sans même avoir entrevu cette mer libre dont il devait être si rapproché, suivant les rapports de ses devanciers. Il résolut donc, coûte que coûte, de se porter en avant et de gagner quelques degrés dans le nord ; voyant qu'il ne pouvait employer ni les avirons avec un équipage à bout de force, ni les voiles avec un vent toujours

contraire, il donna l'ordre d'allumer les fourneaux.

CHAPITRE XXII.—COMMENCEMENT DE RÉVOLTE

A ce commandement inattendu, la surprise fut grande à bord du *Forward*.

—Allumer les fourneaux ! dirent les uns.

—Et avec quoi ? dirent les autres.

—Quand nous n'avons plus que deux mois de charbon dans le ventre ! s'écria Pen.

—Et comment nous chaufferons-nous l'hiver ? demanda Clifton.

—Il nous faudra donc, reprit Gripper, brûler le navire jusqu'à sa ligne de flottaison ?

—Et bourrer le poêle avec les mâts, répondit Warren, depuis le perroquet jusqu'au bout-dehors de beaupré ?

Shandon regardait fixement Wall. Les ingénieurs stupéfaits hésitaient à descendre dans la chambre de la machine.

—M'avez-vous entendu ? s'écria le capitaine d'une voix irritée.

Brunton se dirigea vers l'écouille ; mais au moment de descendre, il s'arrêta.

—N'y va pas, Brunton, dit une voix.

—Qui a parlé ? s'écria Hatteras.

—Moi ! fit Pen, en s'avançant vers le capitaine.

—Et vous dites ?... demanda celui-ci.

—Je dis... je dis, répondit Pen en jurant, je dis que nous en avons assez, que nous n'irons pas plus loin, que nous ne voulons pas crever de fatigue et de froid pendant l'hiver, et qu'on n'allumera pas les fourneaux !

—Monsieur Shandon, répondit froidement Hatteras, faites mettre cet homme aux fers.

—Mais, capitaine, répondit Shandon, ce que cet homme a dit...

—Ce que cet homme a dit, répliqua Hatteras, si vous le répétez, vous, je vous fais enfermer dans votre cabine et garder à vue !—Que l'on saisisse cet homme ! m'entend-on ?

Johnson, Bell, Simpson se dirigèrent vers le matelot, que la colère mettait hors de lui.

—Le premier qui me touche !... s'écria-t-il, en saisissant un aspect qu'il brandit au-dessus de sa tête.

Hatteras s'avança vers lui.

—Pen, dit-il d'une voix tranquille, un geste de plus et je te brûle la cervelle ! En parlant de la sorte, il arma un revolver et le dirigea sur le matelot.

Un murmure se fit entendre.

—Pas un mot, vous autres, dit Hatteras, ou cet homme tombe mort !

En ce moment, Johnson et Bell désarmèrent Pen, qui ne résista plus et se laissa conduire à fond de cale.

—Allez, Brunton, dit Hatteras.

L'ingénieur, suivi de Plower et de Warren, descendit à son poste. Hatteras revint sur la dunette.

—Ce Pen est un misérable, lui dit le docteur.

—Jamais homme n'a été plus près de sa mort, répondit simplement le capitaine.

Bientôt la vapeur eut acquis une pression suffisante ; les ancres du *Forward* furent levées ; celui-ci, coupant vers l'est, mit le cap sur la pointe Beecher et trancha de son étrave les jeunes glaces déjà formées.

On rencontra entre l'île Baring et la pointe Beecher un assez grand nombre d'îles, échouées pour ainsi dire au milieu des ice-fields ; les streams se pressaient en grand nombre dans les petits détroits dont cette partie de la mer est sillonnée ; ils tendaient à s'agglomérer sous l'influence d'une température relativement basse ; des hummocks se formaient çà et là, et l'on sentait que ces glaçons, déjà plus compactes, plus denses, plus serrés, feraient bientôt, avec l'aide des premières gelées, une masse impénétrable.

Le *Forward* chenalait donc, non sans une extrême difficulté, au milieu des tourbillons de neige. Cependant, avec la mobilité qui caractérise l'atmosphère de ces régions, le soleil reparaitait de temps à autre ; la température remontait de quelques degrés ; les obstacles se fondaient comme par enchantement, et une belle nappe d'eau, charmante à contempler, s'étendait là où naguère les glaçons hérissaient toutes les passes. L'horizon revêtait de magnifiques teintes orangées sur lesquelles l'œil se reposait complaisamment de l'éternelle blancheur des neiges.

Le jeudi 26 juillet, le *Forward* rasa l'île Dundas, et mit ensuite le cap plus au nord ; mais alors il se trouva face à face avec une banquise, haute de huit à neuf pieds et formée de petits ice-bergs arrachés à la côte ; il fut obligé d'en prolonger longtemps la courbure dans l'ouest. Le craquement ininterrompu des glaces, se joignant aux gémissements du navire, formait un bruit triste qui tenait du soupir et de la plainte. Enfin le brick trouva une passe et s'y avançait péniblement ; souvent un glaçon énorme paralysait sa course pendant de longues heures ; le brouillard gênait la vue du pilote ; tant que l'on voit à un mille en avant, on peut parer facilement les obstacles ; mais, au milieu de ces tourbillons embrumés, la vue s'arrêtait souvent à moins d'une encablure. La houle très-forte fatiguait.

Parfois, les nuages lisses et polis prenaient un aspect particulier, comme s'ils eussent réfléchi les bancs de glace ; il y eut des jours où les rayons jaunâtres du soleil ne parvinrent pas à franchir la brume tenace.

Les oiseaux étaient encore fort nombreux, et leurs cris assourdissants ; des phoques, paresseusement couchés sur des glaçons en dérive, levaient leur tête peu effrayée et agitaient leurs longs couds au passage du navire ; celui-ci, en

(1) Plus de 400 lieues.

(2) Ramer.