

Cinquantième Anniversaire du retour de la « Belgica »

Le 7 mai 1949, au cours d'une séance solennelle tenue au Palais des Académies, la Ligue maritime belge et la Société royale belge de Géographie ont célébré le cinquantième anniversaire, la première de sa fondation, la seconde du retour de l'expédition de la *Belgica* dans les régions antarctiques, commandée par le Baron Adrien de Gerlache.

La séance était honorée de la présence de M. A. Van Acker, Ministre des Communications, de M. C. Huysmans, Ministre de l'Instruction publique, et de M. A.-E. Janssen, ancien Ministre.

De nombreuses personnalités du monde maritime et du monde savant assistaient à cette cérémonie.

La Baronne A. de Gerlache et sa famille occupaient une loge.

Au bureau avaient pris place M. Robert de Smet, Président de la Ligue maritime belge, M. René Cambier, Président, et le Professeur C. Pergameni, Vice-Président de la Société royale belge de Géographie, MM. Jean André et Werner Koelman, Vice-Présidents de la Ligue, le Professeur Dobrowolski, survivant de l'expédition venu spécialement de Varsovie, et Louis de Casembroot, Secrétaire général de la S.R.B.G.

Après avoir salué et remercié les personnalités présentes, M. R. De Smet retraça la vie, les efforts, les aspirations et les réalisations de la Ligue maritime belge.

M. R. Cambier lui succéda et prononça le discours suivant :

Messieurs les Ministres, Mesdames, Messieurs,

La Belgique de la fin du XIX^e siècle ne se préoccupait guère d'expéditions lointaines. Le rêve du Congo, lentement mûri et laborieusement réalisé par un souverain génial, commençait à peine à prendre corps lorsque l'aventure que nous allons conter surgit brusquement pour secouer l'esprit quelque peu somnolent de la nation.

Car c'est bien une aventure que représente le voyage de la « Belgica », une merveilleuse et dramatique aventure digne d'être racontée à nos petits-enfants, comme le sont parfois celles des grands hommes de notre histoire.

Est-ce le fameux « Sphinx des glaces » chanté par Edgard Poë qui attira Adrien de Gerlache « sur les bords ignorés du monde austral » ? Fut-il, étant marin dans l'âme, séduit par l'idée de pousser plus avant qu'on ne l'avait fait jusqu'à lui dans les inextricables chenaux qui conduisent à l'Antarctide ? Ou bien voulut-il simplement reprendre, avec des moyens scientifiques plus poussés, des investigations dont les dernières, avec Dumont d'Urville, Wilkes et James Ross, dataient d'un demi-siècle ?

Dans le mémoire qu'il adressa en septembre 1894 à la Société Royale Belge de Géographie pour exposer son projet et lui demander son appui, ce sont ces dernières préoccupations qui dominent. Il y rapporte, en effet, ce que disait NordenSKIOLD dans une lettre adressée à la Société de Géographie de Paris : « Il est évident que plusieurs des phénomènes de la physique du globe et les observations sur la géologie et l'histoire naturelle faites dans l'Arctique restent à expliquer tant que des observations ou collections correspondantes dans les régions de l'Antarctique n'auront pas été réunies ». Pourtant, alors qu'à ce même moment il n'y avait pas moins de quatre expéditions, dont celle de Nansen, en route vers les régions boréales, la mer australe restait inexplorée, scientifiquement du moins, car il ne fallait compter pour rien, à ce point de vue, plusieurs voyages récents de baleiniers écossais et norvégiens.

Dès qu'elle eut été saisie du projet d'Adrien de Gerlache et qu'elle en eut compris l'intérêt, la Société Royale Belge de Géographie lui accorda son patronage effectif. Elle entra dans la voie de la réalisation avec d'autant plus d'empressement que déjà, à l'étranger, des concurrences s'esquissaient. Le VI^e Congrès International des Sciences Géographiques, tenu à Londres en août 1895, ne venait-il pas de proclamer l'urgence d'une expédition antarctique et des projets d'entreprise ne venaient-ils pas de surgir à la fois en Angleterre et en Allemagne ?

Le 21 janvier 1896, la Société, alors présidée par le comte Hippolyte d'Ursel et dont l'actif Secrétaire général était Jean Du Fief, lance des listes de souscription accompagnées d'un commentaire où le programme établi par de Gerlache était défini comme suit :

« L'expédition sera embarquée à bord d'un bâtiment mixte d'environ 400 tonneaux, muni d'une machine de 80 chevaux et spécialement construit pour la navigation dans les glaces. Elle quittera la Belgique à la fin de l'été 1896. Elle consacrera deux saisons à l'exploration des régions antarctiques : la première croisière sera dirigée vers les terres au Sud du cap Horn; la seconde se portera vers la Terre Victoria et elle aura pour objectif principal une nouvelle détermination du pôle magnétique austral. L'intervalle entre les deux campagnes sera occupé par une croisière dans le Pacifique.

» L'expédition projetée se composera, outre un équipage d'élite, d'un groupe de savants ayant chacun sa spécialité et tous se trouvant dans la force de l'âge, en état de supporter les fatigues de l'entreprise. L'outillage scientifique sera des plus complets.

» L'expédition, qui est avant tout scientifique, se propose de faire des observations sur la météorologie, le magnétisme, l'océanographie, la faune et la flore dans des régions à peine entrevues jusqu'ici. Elle rapportera sans doute des résultats considérables, tout à l'honneur de la Belgique. Toutefois elle ne sera pas dépourvue d'intérêt commercial. La croisière dans le Pacifique aura, en effet, pour conséquence de montrer notre pavillon sur des points où il est complètement inconnu, notamment en Australie et en Nouvelle-Zélande.

» Pour mener à bonne fin l'entreprise telle qu'elle est conçue, une somme de 250.000 francs sera suffisante. Le chef de l'expédition et ses compagnons y apportent leur concours avec un entier désintéressement. Pour obtenir cette somme, nous ouvrons une souscription nationale, faisant appel au concours des sociétés savantes, de la presse et de toutes les personnes qui veulent contribuer au succès d'une entreprise à la fois utile à la science et glorieuse pour notre pays. »

S.A.R. le Prince Albert, alors âgé de 21 ans et héritier du Trône, accorda immédiatement son haut patronage. Des comités de propagande se constituèrent à Bruxelles, Anvers, Liège et Mons. Une démarche fut faite auprès du Gouvernement, et le Premier Ministre, alors M. Schollaert, promit de demander aux Chambres un crédit de 100.000 francs.

Le promoteur, de son côté, se dépensait sans compter. Adrien de Gerlache, s'il avait misé sur la coopération financière de son pays natal, s'était aussi rendu compte de la complète inexpérience des Belges en matière de navigation polaire. Dans ce

domaine très spécial, il ne pouvait trouver de meilleurs maîtres que les Scandinaves, dont les hardis marins ont fréquenté de tous temps les mers boréales. La Norvège tout particulièrement lui fut accueillante à cet instant décisif de sa vie. Il faut proclamer bien haut ici que la réussite de l'expédition de la « Belgica » est due pour une bonne part à la Norvège et à son concours fraternel.

Déjà, antérieurement à 1896, de Gerlache avait noué en Norvège de bonnes et solides amitiés. Il a conservé toute sa vie le souvenir de l'accueil qu'il reçut dans la famille Christensen, de Sandefjord, le port d'attache principal de ces vaillants pêcheurs qui, chaque année, se lancent dans les mers arctiques et y effectuent des campagnes fructueuses, mais aussi périlleuses. Pendant l'été de 1895 il avait fait un premier voyage d'étude, visitant les côtes du Groenland et de Jean Mayen, à bord du « Castor », navire armé pour la chasse aux phoques, dont l'armateur était M. Christophe Christensen, le père de M. Lars Christensen qui a repris plus tard, en 1930-1937, pour son compte, avec la chasse aux baleines, l'exploration méthodique des mers australes, le beau-père de M. Johan Bryde, qui devint à cette époque le correspondant officiel du Comité de la « Belgica » en Norvège. C'est grâce aux conseils et à l'intervention de la famille Christensen que de Gerlache put acheter, pour la somme de 50.000 couronnes, le baleinier « Patria », jaugeant net 244 tonneaux seulement, mais pourvu d'une membrure particulièrement résistante. Acquisition d'un tout petit navire, moindre qu'on ne l'avait espéré, et qui cependant ne se fit pas sans peine, parce que, de Belgique, les fonds n'arrivaient alors que goutte à goutte. La liquidation du subside de 100.000 francs voté en juin 1896 par les Chambres était, en effet, retardée par les formalités administratives. D'un autre côté, la souscription nationale, après quelques dons généreux de M. Ernest Solvay, de M^{me} Osterrieth, de M. Georges Brugmann, du commandant Lemaire, qui avait fait une tournée de conférences assez fructueuse, ne donnait plus guère.

Les difficultés augmentèrent encore lorsqu'il fallut, dans les chantiers norvégiens, procéder à l'aménagement du « Patria », devenu la « Belgica », en vue de la lourde campagne qu'on allait entreprendre, établir une hélice amovible, recouvrir la coque d'un soufflage en bois greenheart de Demerara, installer une nouvelle chaudière avec une machine auxiliaire de 35 chevaux. On dut réduire dans une notable proportion l'outillage scientifique et c'est grâce à la générosité du Gouvernement danois

qu'on put se procurer à très peu de frais un matériel de pêche en eau profonde qui avait fait ses preuves au Groenland avec l'expédition de l' « Ingolf ».

Adrien de Gerlache, partout présent, avait l'œil à tout. Il a dit souvent que la préparation de l'expédition avait été plus longue et lui avait donné plus de soucis que l'expédition elle-même. Mais aussi, que de précieuses connaissances amassées pendant ces semaines, ces mois, ces années de luttes, et que d'encouragements venus de ceux qui se rendaient réellement compte de la grandeur de la tâche affrontée !... En octobre 1896, rencontre avec Nansen et Sverdrup, qui viennent de rentrer en Norvège avec l'expédition du « Fram »; en décembre de la même année, rencontre à Copenhague avec le Commander Wendell, chef de l'expédition arctique au Groenland. L'illustre explorateur norvégien surtout marquait une sympathie flatteuse au commandant de la « Belgica ». Il lui avait prodigué d'utiles conseils. A la veille du départ de Sandefjord, le 19 juin 1897, le Dr Fritjof Nansen vint visiter le navire. Au banquet qui suivit, c'est lui qui prononça le toast d'adieu. Et comme « l'amitié d'un grand homme est un bienfait des dieux », l'annonce de cet événement fit sensation en Belgique et ranima quelque peu la souscription languissante.

Il est triste de constater qu'en mars 1897, après treize mois d'efforts, le total des souscriptions recueillies par la Société de Géographie n'atteignait encore que 125.000 francs, sur lesquels le grand public n'avait versé que 70.000 francs. Avec le subside gouvernemental on arrivait à 225.000 francs. Or les dépenses engagées pour l'achat et la mise au point du navire, l'outillage scientifique et les approvisionnements dépassaient déjà ce chiffre et il fallait prévoir, en outre, celles qui s'imposeraient en cours de route, notamment pour le ravitaillement en charbon et en vivres frais. En présence de cette situation, la question se posa de retarder à nouveau le départ d'un an. Heureusement, sur les instances du Gouvernement, les Chambres votèrent *in extremis*, quatorze jours seulement avant le départ de la « Belgica », un nouveau subside de 100.000 francs.

Disons tout de suite, pour en terminer avec ces pénibles questions d'argent, que le voyage de la « Belgica », si glorieux pour notre pays et si fécond en résultats pour la science, ne coûta en tout et pour tout que 228.000 francs, c'est-à-dire beaucoup moins que les expéditions étrangères qui explorèrent peu après le même secteur de l'Antarctique. On peut citer entre

autres la croisière du « Français » du Docteur Charcot, dont le prix s'éleva à 450.000 francs, et celle de Von Drigalski sur le « Gauss », où l'on dépensa 1.500.000 francs.

C'est le 16 août 1897, au matin, que la « Belgica », escortée par toute une flottille d'embarcations, saluée par les clameurs de la foule, que des coups de canon scandaient à intervalles réguliers, quitta Anvers et descendit l'Escaut pour gagner la mer, emportant vers la conquête d'un monde inconnu et redoutable, tels de nouveaux Argonautes, de Gerlache et sa glorieuse équipe de marins et de savants.

Ce que fut le voyage de la « Belgica », le commandant de Gerlache et son premier officier Georges Lecointe, autre Belge du plus éclatant mérite, l'ont raconté dans deux livres qui devraient être dans les bibliothèques de toutes nos écoles : « Quinze mois dans l'Antarctique » et « Au pays des manchots ». Ce voyage comprend deux parties essentielles : Tout d'abord la découverte, sous les plus basses latitudes alors atteintes par l'homme au Sud de la Terre de Feu, d'un nouvel archipel découpé dans ce qu'on croyait être auparavant une péninsule continue dépendant du continent antarctique, la Terre de Graham. Aux îles de cet archipel ont été donnés des noms de chez nous : Liège, Anvers, Brabant. Entre cette Nouvelle-Belgique, toute couverte de glaces et enveloppée de frimas, et les rivages de la Terre de Danco, qui fait partie intégrante de la Terre de Graham, de Gerlache découvrit un détroit ignoré, celui qui porte aujourd'hui son nom, et dans ce détroit une île, sorte d'éperon rocheux qu'il baptisa du nom de Wiencke, matelot norvégien de son équipage tombé à la mer dans le détroit de Bransfield.

Le détroit de Gerlache est un coin de la Terre dont le décor répond assez bien à ce qu'ont décrit les anciens navigateurs polaires dans leurs récits fabuleux. Monde paléocrystique où d'énormes glaciers dévalent vers la mer, dominés par des pics rocheux inaccessibles, où pèse un silence que viennent seuls interrompre les cris des oiseaux de mer ou le grondement sourd de quelque iceberg tombant à l'eau dans un jaillissement d'écume. On se représente le minuscule navire, si frêle devant cette immensité qui l'écrase, poursuivant sa tâche scientifique malgré l'insécurité des passes et le danger des atterrissages. La carte dressée par la « Belgica » dans des conditions si précaires est pourtant devenue le guide et l'évangile de toutes les expéditions qui ont suivi. Les observations faites par les savants du bord sur les conditions physiques de ces mers glaciales et sur l'évo-

lution de la faune et de la flore dans une atmosphère où la radiation solaire n'arrive que très atténuée ont été à certains égards une révélation pour le monde savant.

Mais après ces découvertes qui pour le temps étaient sensationnelles, la grande expérience, celle de l'hivernage, restait à tenter. de Gerlache et ses compagnons n'hésitèrent pas. Poussant toujours plus avant vers le Sud, ils arrivèrent, à la fin de février 1898, à la limite du pack, c'est-à-dire de cette ceinture de glace, plus ou moins large selon les saisons, qui enveloppe éternellement l'Antarctide ou Continent Austral. Ils se trouvaient alors au voisinage de la Terre Alexandre, déjà entrevue en janvier 1821 vers la latitude de 69 degrés par l'amiral russe Bellingshausen.

Les grands icebergs détachés de la banquise polaire menacent à chaque instant de heurter la « Belgica » et de l'écraser sous leur masse. Du nid-de-corbeau fixé au sommet du grand mât, l'observateur qui commande la route les voit accourir de plus en plus nombreux. Il serait grand temps de rétrograder. An contraire, la « Belgica » profite, le 28 février, d'une ouverture provoquée par une tempête dans la banquise pour s'engager dans une série de chenaux qui se referment derrière elle et où, bientôt, elle ne trouve plus d'issue. La navigation, dans un chaos de glaçons qui heurtent à chaque instant la coque, a pris un caractère fantastique. « Nous entrons », raconte de Gerlache, « dans un autre monde, comme les héros des sagas scandinaves. Les dieux terribles nous y soumettent à des épreuves surnaturelles ».

Bientôt cependant le navire se trouve cerné de toutes parts. A la latitude de 71°30' S. et à 80 milles du point où il a pénétré dans le pack, il voit le peu d'eau libre qui l'entoure encore se congeler et l'immobiliser complètement. Il faut alors se préparer à l'hivernage.

Laissons ici la parole à Elisée Reclus : « Constatons », dit le grand géographe, « le fait qui devra de siècle en siècle ramener le nom de la « Belgica » parmi ceux des navires qui visiteront les terres australes. M. de Gerlache et ses vaillants compagnons sont, entre tous les hommes, les premiers qui aient hiverné dans la zone glaciale du Sud au delà du Cercle polaire. Pendant treize mois ils ont vécu, ou plutôt ils ont réussi à garder le souffle et le mouvement dans la grande prison de glace qui dérivait en marge du Continent antarctique. N'ayant pas eu la chance de trouver soit la mer libre, soit un promontoire favorablement situé, il leur fallut rester dans leur navire, mordus par la mâchoire de glace, entendre sans cesse le craquement

des flardes entrechoquées, la rumeur sourde de tout cet univers de fraisis cristallin qui se brise et se règle, participer jusque dans la mèche des os à tous les chocs que subissait la membrure du navire, travailler à le dégager constamment de situations périlleuses, lui éviter le heurt des blocs et des montagnes de glace et s'accommoder le moins mal possible de la dérive qui le promène en ligne brisée sur un espace de deux mille kilomètres. »

Ce qu'il faut ajouter à cette peinture déjà effrayante, c'est que, de mai à juillet, s'abattit sur les explorateurs la nuit polaire avec son obscurité totale à peine déchirée parfois par les fugitives lueurs des aurores australes, la nuit qui apporte avec elle son cortège de fantômes et d'hallucinations, qui entraîne la lassitude et le désespoir chez des êtres totalement séparés du monde, qui attaque les constitutions les plus robustes et les fauche à la moindre défaillance comme ce fut le cas pour le pauvre Danco, qui, au départ, avait été de tous le plus confiant.

Cet équipage perdu au milieu de terribles tempêtes de neige et autour duquel rôde la mort est bien près de succomber... Il faut lire les pages dans lesquelles Lecointe note les accès de folie passagère des hommes, les progrès du scorbut, l'angoisse de Gerlache, qui, frappé lui-même, rédige avec son second un testament où ils prennent les dispositions nécessaires pour assurer l'avenir de l'expédition au cas où ils viendraient tous deux à disparaître, chargeant leur successeur de s'aboucher au retour avec le Comité de la Société Royale Belge de Géographie pour la disposition du matériel et des collections.

On avait espéré, après le retour du soleil, que le réchauffement progressif de la température et les tempêtes d'équinoxe amèneraient la dislocation de la banquise et avec elle la liberté. Hélas ! Tout l'été de 1898 se passa sans que le navire pût rompre sa prison de glace. Depuis longtemps il avait fallu renoncer à la campagne prévue vers l'Australie, la Nouvelle-Zélande et la Terre Victoria, où se trouve le pôle magnétique austral. L'état-major et les hommes vivaient dans la terreur d'un second hivernage auquel ni le navire ni l'équipage n'auraient probablement résisté. Toujours encastrée dans la banquise, la « Belgica », qui, le 23 mars 1898, avait atteint le point le plus méridional de sa course, par 71°35' S., au bout d'un an se trouvait toujours à peu de chose près sur le même parallèle, mais beaucoup plus à l'Ouest, ayant dérivé dans cette direction de plus de 13 degrés de longitude.

Enfin, au début de mars 1899, alors qu'allait commencer l'hiver austral, on arriva inopinément en vue de la mer libre. de Gerlache essaya de se frayer un chemin en attaquant la banquette de glace qui l'en séparait encore par la scie et par la dynamite. Vains efforts ! Ce fut une dernière tempête, miraculeusement survenue, qui dispersa les glaçons accumulés et ouvrit toutes grandes les portes de la délivrance.

Le monde, qui n'avait plus eu de leurs nouvelles depuis longtemps, croyait morts les hommes de la « Belgica », victimes de leur folle audace. La Belgique pleurait ses fils perdus, ensevelis sous les glaces du pôle. Ce fut un soulagement inexprimable quand on apprit leur délivrance... et leur victoire. Le 28 mars 1899, jour où de Gerlache lança, de Punta Arenas, le télégramme qui annonçait son heureux retour, est une grande date dans les fastes de la Belgique.

Depuis lors, cinquante années ont passé, pleines du fracas des armes, dont chacune nous a fait regretter davantage le temps des conquêtes pacifiques, celui où la « Belgica », couverte de son grand pavois, rentrait à Anvers ayant accompli sa destinée. Sa destinée n'était-elle pas en effet d'illustrer le ferme courage que peuvent montrer les gens de notre race et d'offrir un exemple de foi aux générations de l'avenir ?

De la grande aventure il ne nous reste plus aujourd'hui qu'une poignée de héros, qui nous sont d'autant plus chers. Ce sont MM. Dobrowolski, que j'ai l'honneur d'avoir à mon côté; Melaerts, retenu à Ostende par son état de santé, mais représenté ici par Madame Melaerts; Van Mirlo, qui, habitant Anvers, s'est trouvé également dans l'impossibilité de se déplacer; Van Rysselbergh et Arctowski, qui résident respectivement au Chili et aux Etats-Unis. Qu'ils reçoivent ici l'expression de notre reconnaissance, à laquelle s'associe la Belgique tout entière.

M. le Professeur Pergameni prit à son tour la parole et parla de la carrière maritime du Commandant de l'expédition.

Excellences, Mesdames, Messieurs,

En s'adressant aux Chambres réunies, le Roi Albert, lors de son avènement, énonça cette haute pensée : « La richesse crée des devoirs aux peuples comme aux individus : *seules les forces intellectuelles et morales d'une nation fécondent sa prospérité.* »

Elle mérite de figurer en tête de mon propos, consacré à la vie, aux projets, aux initiatives et aux réalisations d'Adrien de Gerlache, *à l'exception de l'expédition antarctique belge*, dont s'est chargé mon frère et ami Cambier.

* * *

Fils et petit-fils d'officiers de notre armée, descendant de l'un des fondateurs de notre indépendance nationale, Adrien de Gerlache de Gomery naquit à Hasselt le 2 août 1866. Dès l'âge de seize ans, il entra à l'Ecole polytechnique de Bruxelles. Toutefois, une vocation irrésistible l'attirait déjà vers la vie maritime. Aussi employa-t-il ses vacances universitaires à voyager en mer comme novice. Lorsqu'il eut achevé ses études d'ingénieur, il s'adonna résolument à la carrière de son choix. Pendant dix-huit mois, il navigua, au titre d'aspirant-officier, croisant jusqu'aux rivages d'Ecosse et de Norvège. Puis dans le dessein de compléter son instruction nautique, il s'enrôla, en qualité de matelot, à bord d'un trois-mâts barque anglais, qui, d'Anvers, cingla vers San-Francisco. Ce fut une épreuve très sérieuse, au cours de laquelle le bateau, en partie désemparé, dut renoncer à doubler le cap Horn et regagna Montevideo.

de Gerlache séjourna quelques mois en Uruguay et en Argentine, pour s'engager, toujours comme matelot, à bord d'un trois-mâts barque norvégien en partance vers l'Europe.

En 1889, devenu officier sur les paquebots transatlantiques néerlandais de la *Holland-Amerika Line*, il accomplit une traversée vers l'Amérique du Sud et plusieurs autres à destination des Etats-Unis.

L'année suivante, il fut reçu en qualité de lieutenant dans la marine de l'Etat belge. Mais la navigation coutumière et assez monotone de nos malles reliant Ostende à Douvres ou de nos unités appelées à surveiller les pêcheries en mer du Nord, ne fit qu'aiguiser son désir d'apercevoir d'autres horizons.

Bientôt les régions polaires exercèrent sur lui une attirance magique. Il conçut alors l'expédition que nous commémorons en ce jour. Tenant à s'y préparer en connaissance de cause et jugeant nécessaire de s'initier à la navigation dans les glaces, il s'embarqua sur le *Castor*, phoquier norvégien à bord duquel il fit une longue croisière « expérimentale » dans les eaux grönlandaises, en 1895.

* * *

Avant de passer en revue les activités d'Adrien de Gerlache, qui suivirent le retour de la *Belgica* en 1899, je crois opportun de rappeler ici la réflexion pertinente exprimée par M. Couvreur en 1889, lors d'une croisière en Méditerranée et dans la Mer Noire. Elle prédisait le brillant avenir qui allait être réservé à de Gerlache.

« Il y a parmi nous, écrivait M. Couvreur, deux ou trois Belges qui, si une marine se développe chez nous, prouveront qu'elle ne manquait pas de bons matelots pour la conduire, ni de chefs pour la commander. Cette remarque m'a été suggérée par une rencontre faite à bord... C'était le soir, dans la baie de Biscaye... je m'avais d'adresser la parole à un jeune matelot. Je le pris pour un Anglais, fils de famille, faisant son apprentissage de marin, à bord de navires marchands sous des capitaines expérimentés... J'appris le lendemain que mon Anglais était un Bruxellois — de Gerlache — fils d'un de nos officiers supérieurs... Il l'a laissé s'embarquer et suivre une carrière, qui arrivera peut-être un jour à nourrir ceux qui auront eu le courage de s'y aventurer les premiers... La mer fera de son fils un homme. »

* * *

En 1900, sous une impulsion favorisée en haut lieu, des entreprises coloniales de toute nature prirent chez nous un vigoureux élan. C'est dans ces conjonctures qu'un groupe, à la tête duquel figuraient MM. Mols et Osterrieth d'Anvers, conçut le projet de mettre en valeur les îles Kerguélen. M. Robert Osterrieth décida d'y envoyer le yacht à vapeur *Selika*, qu'il venait de faire construire, et confia à son ami de Gerlache le commandement de cet esquif, muni d'appareils perfectionnés afin d'effectuer en cours de route des recherches biologiques. Il fut convenu qu'après deux mois de séjour dans l'archipel des Kerguélen, on gagnerait le Golfe Persique : une enquête y serait menée pour rechercher la possibilité d'organiser — à l'aide de procédés modernes — la pêche aux huîtres perlières... Or il advint que cette partie-ci du programme fut la seule qui se réalisa.

Qu'il nous suffise de rappeler que la *Selika* vogua en Méditerranée et dans la Mer Rouge, relâcha à Aden et à Makallâ. Ayant touché Mascate, le yacht atteignit les eaux du Golfe Persique. Plusieurs endroits des côtes arabique et persane furent visités, tels Bahrein, Bouchir, Ormuz, etc. Enfin, après sept

mois de navigation, en juillet 1901, la *Sélika* revint à Anvers.

Si les résultats commerciaux furent maigres, par contre les collections scientifiques rapportées ne laissèrent pas d'être abondantes. Elles enrichirent le Museum d'histoire naturelle de France et valurent le prix Savigny de l'Académie des Sciences aux éminents naturalistes français Bonnier et Pérès, qui avaient participé à la croisière.

De savantes monographies traitant de la faune d'Arabie et du Golfe Persique attestent la valeur des moissons recueillies.

* * *

Il importe dès maintenant de signaler que la carrière de la *Belgica* ne s'est pas terminée au retour de l'expédition antarctique. Trop nombreux demeurent ceux qui ignorent que ce navire allait défrayer encore la chronique des explorations polaires, mais cette fois *dans les régions arctiques*.

En 1905, le duc d'Orléans, chasseur de grande classe, s'étant proposé d'entreprendre une croisière dans le Nord, rechercha un bateau approprié et fixa son choix sur la *Belgica*, qui avait fait ses preuves dans la banquise australe. Par une association d'idées naturelle, il pria Adrien de Gerlache de reprendre le commandement de son ancien bâtiment et lui confia la mission d'organiser l'expédition. Et c'est ainsi que celle-ci, originellement cynégétique, revêtit un caractère nettement scientifique. Aidé par le docteur Récamier, ami personnel du duc d'Orléans, de Gerlache parvint à convaincre ce dernier de la possibilité de joindre, en l'occurrence, l'utile à l'agréable, moyennant un crédit spécial affecté à l'armement scientifique indispensable.

Le 3 juin 1905, la *Belgica* quittait Tromsö, en vue d'une enquête océanographique dans les eaux grönlandaises. Plusieurs problèmes sollicitaient l'attention des explorateurs : 1) vérifier par des sondages méthodiques le bien-fondé de l'hypothèse émise par Fridtjof Nansen touchant l'existence supposée d'un relief sous-marin entre le Grönland et le Spitzbergen; 2) redescendre le courant polaire au sein des glaces dérivantes et 3) atteindre le Grönland oriental à la plus haute latitude en procédant à une coupe de la nappe qui recouvre la plateforme continentale.

Ayant visité l'île Vogelsang, l'île Amsterdam et sa plage de Smeerenburg, la *Belgica* se rendit à la baie de Treurenberg, repassa au N. de l'île Amsterdam et y effectua, par 310 m. de fond, une première station océanographique, vérifiant l'hypothèse du seuil sous-marin formulée par Nansen.

La banquise fut rencontrée par 80°20' N. Prolongeant alors l'*iskant* (limite de la glace de mer) en direction Sud, la *Belgica* accosta à une faible distance du cap Bismarck (par 76°37' N.), c'est-à-dire à deux degrés plus au N. qu'aucune autre expédition.

Ajoutons qu'Adrien de Gerlache avait réussi, avec son navire, à traverser la banquise grönlandaise par le 76^e parallèle et à déterminer une section bathymétrique importante dans une zone de la Mer du Grönland tenue pour inaccessible à un bateau. Bien plus, en s'avançant au N. du Cap Bismarck, de Gerlache avait découvert l'île France et le fameux *banc de la Belgica*. Assisté du lieutenant Bergendahl, il fit le levé de 120 milles de côtes, auxquelles fut attribué le nom de « Terre du duc d'Orléans ».

* * *

En 1907, le duc d'Orléans, qui avait acheté la *Belgica* à l'issue de la campagne de 1905, décida d'entreprendre une deuxième course boréale. Sur les instances d'Adrien de Gerlache, il accepta d'assurer de rechef un caractère scientifique à la nouvelle expédition. Furent adjointes au Commandant quelques personnalités, parmi lesquelles le docteur Stappers de Hasselt.

La *Belgica* prit la mer à Vardö le 8 juillet 1907 et se dirigea vers la côte occidentale de la Nouvelle-Zemble.

Pénétrant dans le détroit de Matotchkin (séparant les deux parties de la Nouvelle-Zemble), elle s'engagea dans la Mer de Kara d'où, ceinturée de glace et entraînée à la dérive, elle parvint à s'échapper par la Porte de Kara, pour s'avancer ensuite, à l'Ouest de la Nouvelle-Zemble, dans l'Océan glacial arctique, jusqu'au 78^e parallèle. Vers la mi-septembre, elle revit les côtes norvégiennes.

* * *

La troisième entreprise arctique de la *Belgica* eut pour théâtre les mers de Barents et du Grönland, ainsi que les frontières de l'Océan glacial arctique. Elle date de 1909.

Une fois encore le duc d'Orléans en confia l'organisation et le commandement à de Gerlache. Il fut entendu que celui-ci se bornerait à relever des observations météorologiques, à noter l'état des glaces et à poursuivre uniquement, dans la mer du Grönland, des recherches bathymétriques. Au docteur Récamier reviendrait la tâche de recueillir, au cours des débarquements, des échantillons de la faune des mousses.

La *Belgica* leva l'ancre à Thorshavn (Färöer), le 16 juin, relâcha à Jan Mayen, puis atteignit la glace côtière grönlandaise par 73°05' N. Elle navigua tantôt en banquise, tantôt en mer libre jusqu'à 78°10' N. à peu de distance de l'accordé orientale du *banc de la Belgica*, découvert en 1905, comme il a été dit.

Ce fut alors qu'elle réalisa une prouesse sensationnelle : progressant vers l'Est et se maintenant sensiblement sur le 78^e parallèle, elle jalonna sa route de sondages révélateurs, qui complétèrent les données acquises dès 1905. Il fut démontré que la topographie des fonds sous-marins exerce une influence directe sur la distribution même des glaces.

Sa mission accomplie, la *Belgica* s'évada de la banquise arctique aux environs du 76^e parallèle et mit le cap sur le Spitzberg en.

Après avoir visité le « Bell Sound » et la « baie Van Muyens », elle vogua dans la mer de Barents et arriva par 80° lat. N. dans les parages de l'archipel François-Joseph. Au retour, elle jeta l'ancre à Tromsö.

Cette dernière croisière de la *Belgica*, jointe à celle de 1905, a permis de dresser une carte bathymétrique d'une province marine encore peu connue. Plus de 300 sondages profonds dans les mers arctiques s'inscrivent, en effet, à l'actif d'Adrien de Gerlache, auquel l'illustre découvreur polaire Fridtjof Nansen a rendu un éclatant hommage, en constatant que, grâce à lui, l'un des secteurs les moins familiers de la mer norvégienne était précisément celui où notre compatriote, par ses mesures, avait imprimé le plus profondément le sceau de sa maîtrise.

* * *

Pionnier dans toute l'acception du terme, par le fait même des explorations auxquelles son nom reste attaché et qui ont enrichi l'histoire de la géographie polaire contemporaine, Adrien de Gerlache le fut aussi par ses initiatives entées sur la marine. Jamais il n'a cessé — en dépit des obstacles semés sur sa route et des désillusions inséparables de tout effort prolongé — de poursuivre avec ténacité la réalisation des projets que lui inspira l'amour de la Patrie, lié à celui de la mer.

Aussi bien, estimons-nous légitime de consacrer quelque attention à cet aspect souvent méconnu de son existence.

Nul n'a oublié le drame qui se produisit, le 19 avril 1906, lorsque sombra le navire-école « Comte de Smet de Naeyer ». A peine la nouvelle du désastre fut-elle transmise, qu'Adrien de Gerlache s'offrit à assurer aux cadets survivants le moyen d'accomplir un voyage autour du monde à bord de la *Belgica*. En agissant ainsi, il tendait à amenuiser, dans une certaine mesure, les graves inconvénients que présentait l'arrêt brusque du stage professionnel de nos futurs marins. Mais des objections, voire des critiques ne tardèrent pas à surgir et un quotidien publia même de singulières réflexions à ce sujet.

On y put lire ces lignes : « La *Belgica* est certes un bon petit bateau... mais ce n'est en somme qu'un *sabot*... et il ne faut compter y embarquer des marchandises. Nous nous demandons même où l'on pourrait y loger une douzaine de cadets... Ceux-ci seraient installés à la diable, comme des pêcheurs baleiniers ! » Adrien de Gerlache s'empessa de riposter en ces termes : « La *Belgica* n'est, en effet, qu'un *sabot* de 300 tonnes. Mais je sais de tels sabots qui ont fait de longues et fructueuses croisières... Ce *sabot* aurait dû avoir droit à une désignation plus courtoise et plus conforme à ses qualités nautiques ».

Quoi qu'il en soit, le projet ne reçut aucune suite favorable, ce que regretta la « Belgique maritime et coloniale » qui, le 15 juillet 1906, donna son opinion en ces termes explicites : « Si la *Belgica* avait été armée, quand l'offre en fut faite, elle serait sans doute déjà en mer avec son équipage de vaillants jeunes gens, sous la conduite d'un homme de mer qui a fait ses preuves ».

* * *

Adrien de Gerlache devenu plus tard conseiller technique du Gouvernement, puis inspecteur général de la marine, s'intéressa à l'enseignement maritime, aux réformes à y introduire, à la formation des patrons-pêcheurs, des pilotes, à la refonte de l'Ecole de navigation d'Anvers, à l'Ecole d'application de la marine marchande, etc.

Signalons encore à son actif la campagne qu'il mena en faveur de la création d'un *navire-comptoir belge*, devant servir d'exposition flottante et itinérante, chargée de faire apprécier, au delà des mers, les produits belges, industriels et artistiques. Il s'agissait, en l'espèce, d'un croiseur pacifique, assumant la mission de favoriser au loin l'expansion belge.

Quant au navire-école, — son initiative première ayant échoué — de Gerlache n'abandonna pas la voie qu'il s'était tracée et le succès couronna enfin ses efforts : le *Mercator* fut élaboré, puis lancé le 9 décembre 1931. Il en reçut le Commandement et l'amena à Ostende le 10 avril 1933.

* * *

Adrien de Gerlache dut éprouver enfin une émotion suprême, le jour où S.M. le Roi le chargea, en qualité d'ambassadeur extraordinaire, de la haute mission de notifier au Roi Haakon VII de Norvège, le décès du Roi Albert et Son propre avènement au trône.

A cette occasion, de Gerlache fut reçu, le 15 mai 1934, en audience solennelle au Palais royal d'Oslo. Profitant de la circonstance, le Roi de Norvège annonça que la terre antarctique récemment découverte par Lars Christensen à la latitude du Cercle polaire austral et par 86° de longitude orientale, serait appelée désormais *Terre du Roi Léopold et de la Reine Astrid*, en hommage à la famille royale et en souvenir de l'Expédition antarctique de la *Belgica*.

Malheureusement en regagnant le pays natal, Adrien de Gerlache contracta la maladie inexorable qui l'emporta le 4 décembre 1934.

Ce jour-là, la Belgique comprit qu'elle avait perdu l'un de ceux qui l'avaient le plus noblement servie.

* * *

La trame de la vie d'Adrien de Gerlache — qui lui garantit l'unité linéaire — fut tissée par l'amour de la Patrie et de la mer.

Ce double sentiment a fait battre son cœur et a nourri son esprit. Ce qui, d'autre part, a scellé d'un cachet d'originalité les campagnes de ce navigateur et de ce pionnier, ce fut le souci constant de les rendre utiles à la science. Quel qu'ait été leur objectif primordial et malgré la modicité des ressources dont il disposait, il réussit à les orienter toujours vers des buts scientifiques. Telle est la constatation qui découle naturellement de l'histoire de son existence tout entière.

J'aime à l'évoquer debout au poste de commandement de la nef légendaire qu'il guida vers des horizons de rêve. Tel qu'il

nous apparaît ainsi, il demeure l'artisan de la loi du Progrès et le serviteur fidèle d'un très haut idéal, où se conjuguent le désintéressement et la probité.

C'est avec raison qu'Elisée Reclus a écrit, en songeant à de Gerlache et à ses collaborateurs d'élite : « Ces hommes, dignes de celui qui leur donnait l'exemple du dévouement, ont été parmi les heureux, puisque leur œuvre fut bonne ».

Excellences, Mesdames, Messieurs,

Permettez-moi, je vous prie, d'exprimer en conclusion toute ma pensée dans la forme lyrique, que lui a réservée, anticipativement, le chantre de la « Légende des Siècles ».

L'image saisissante, qui en est l'essentiel, s'applique, en effet, à merveille, à de Gerlache, à Lecointe et à leurs compagnons. Et la voici :

« Les hommes en travail sont grands des pas qu'ils font.
Leur destination, c'est d'aller, portant l'arche.
Ce n'est pas de toucher le but, c'est d'être en marche. »

M. Werner Koelman rendit hommage à tous ceux qui ont présidé et président aux destinées de la Ligue maritime et s'étendit sur les nombreux problèmes qui se posent à la marine marchande.

La séance fut levée à midi.

A une heure, un banquet réunit dans les salons du Cercle Gaulois les personnalités du monde maritime présentes le matin auxquelles s'étaient joints MM. Theunis et H. Carton de Wiart, Ministres d'Etat, S.Exc. M. Harinxma thoe Slooten, Ambassadeur des Pays-Bas en Belgique, M. Vaes, Député d'Anvers, M. De Vos, Directeur général de la Marine, M. le Ministre du Luxembourg, M. Bruneel, Chef du Cabinet du Ministre des Colonies, etc.

Au dessert, des discours furent prononcés successivement par M. A. Van Acker, Ministre des Communications, qui remit à M. Hervy-Cousin, Président honoraire de la Ligue maritime, la cravate de Commandeur de l'Ordre de Léopold, MM. Fr. Osterrieth, Président de la Chambre de Commerce d'Anvers, F. Collin, Président de la Kredietbank, Velter, Directeur de Fabrimétal, et Vaes, Député d'Anvers.

Le bulletin « Marine » organe de la L.M.B. a reproduit dans son numéro de mai les discours *in extenso*.

A l'issue du déjeuner, il fut procédé à l'inauguration de l'Exposition des souvenirs de la *Belgica*. Par les soins de M. Ramlot, Président honoraire de la Ligue maritime, avaient été réunis dans de nombreuses vitrines des objets prêtés par la famille de Gerlache, le Musée du Steen à Anvers, le Musée de la Navigation, la Société royale belge de Géographie et différentes personnalités. On remarquait des reliques personnelles du Baron de Gerlache et de M. G. Lecointe, Commandant en second de l'expédition, des instruments scientifiques, des outils, du matériel divers ayant servi à bord et de nombreuses photographies. Une série de toiles du Commandant Royon, le grand mariniste, ornaient la première salle et rappelaient les principaux épisodes du voyage.

Cette exposition a retenu la grande attention des visiteurs et leur sympathie émue et reconnaissante.

Elle fut prolongée jusqu'au 6 juin.

De son côté, l'Institut national belge de Radiodiffusion par différentes émissions a brillamment participé à l'évocation des souvenirs de l'expédition de Gerlache.