

EXPÉDITION ANTARCTIQUE BELGE

La *Société royale belge de géographie* de Bruxelles a reçu mardi 4 avril, à 11 heures du soir, via Montévideo, le câblegramme chiffré suivant :

Punta-Arenas, 28 mars 1899.

J'ai le regret de vous annoncer que Wiencke est décédé le 22 janvier 1898, et que Danco est décédé le 5 juin 1898; sinon tout est bien à bord, sans avarie. — Résultats très satisfaisants, bonnes collections. — Visité la baie Hughes et la Terre Palmer; fait une reconnaissance hydrographique dans ces parages; recueilli nombreux échantillons de roches; vingt débarquements. — Puis fait route vers la Terre d'Alexandre I^{er}, pénétré dans le pack, dans l'ouest de la terre d'Alexandre I^{er}. Latitude extrême 71°36; longitude 92° ouest. — Obligé d'hiverner; beaucoup de mauvais temps, mais pas de froid intense pendant l'hivernage, sauf pendant le mois de septembre, minimum 43° centigrade au dessous de zéro, le 8 septembre 1898. — Beaucoup dérivé au gré des vents; sorti du pack le 14 mars 1899. — Fait route vers Punta Arenas, y arrivé le 28 mars 1899. — Envoyez les lettres à Punta Arenas.

DE GERLACHE

Comme suite à ce câblegramme la Société de géographie a reçu du commandant de l'Expédition, le soir du 27 avril, la relation suivante, rédigée à la hâte pour pouvoir profiter du passage d'un vapeur et résumant les principaux incidents de son voyage:

Punta-Arenas (Détroit de Magellan).

1^{er} avril 1899.

« Rappelons que c'est le 14 décembre 1897 que la *Belgica* quittait le mouillage de Punta-Arenas, pour se rendre dans la

mer Antarctique. Elle s'est dirigée alors par les canaux « Cockburn » et du « Beagle » vers la station argentine de la Terre de Feu « Lapataïa » où, grâce à l'obligeance du gouvernement argentin, qui avait mis à la disposition de l'expédition le dépôt de charbon installé par lui en cet endroit, elle complétait ses approvisionnements de combustible. Le personnel scientifique de l'expédition profitait du temps passé, tant au mouillage de Lapataïa, que dans les baies intermédiaires où il avait fallu stopper (pour ne pas naviguer la nuit dans ces eaux parsemées d'écueils), pour étudier la faune, la flore et la géologie de cette région si intéressante et encore si peu connue.

» Le 1^{er} janvier 1898, la *Belgica* quittait la rade d'« Hus-huaïa » près Lapataïa, se proposant de gagner le large par l'Est, en passant la nuit au mouillage d'Haberton, où un ancien missionnaire anglais a établi une ferme et un comptoir. Mais avant que la *Belgica* ait pu atteindre la baie d'Haberton, l'obscurité s'était faite presque complète, et le navire donna sur une roche immergée, sur laquelle il resta échoué jusqu'au lendemain. Cet incident n'eut d'autre conséquence matérielle que la perte de la provision d'eau, qu'il avait fallu pomper hors du bord pour alléger le navire. La *Belgica* dut se rendre alors dans la baie de Saint John, à l'île des États, pour y faire de l'eau. Ce n'est que le 14 janvier qu'elle pouvait quitter ce mouillage et faire route vers les Schetlands du Sud.

En route, on sonde et on procède à la détermination des températures de la mer à différentes profondeurs. Le sondage le plus profond est effectué le 15 janvier, par 55°50' sud et 63°19' ouest de Greenwich, où la profondeur de la mer est de 4,040 mètres. Fait en tout sept sondages de l'île des États aux Shetlands du Sud.

» Le 21 janvier, par un temps épais, reconnu la terre pendant une éclaircie. Entré dans le détroit de Bransfield; le temps

reste brumeux et la brise fraîchit. Le 22, il vente, tempête du nord-est. En voulant déboucher un dalot, le matelot Wiencke, de Christiania, qui a eu l'imprudencé de se suspendre hors du bord, est enlevé par une lame. La mer est démontée, et tous les efforts tentés pour sauver l'infortuné restent infructueux. Quelques instants après, reconnu Low Island, sous le vent. Gagné l'ouest de cette terre pour y rester à l'abri. Le lendemain 23, le temps s'améliore; la *Belgica* fait route vers la baie de Hughes, découvre le 24 un détroit séparant des terres de l'Est un archipel important que nous désignerons provisoirement sous le nom d'archipel de Palmer.

» Pendant les trois semaines qui suivent, l'expédition parcourt en tous sens la baie de Hughes et le nouveau détroit, procédant à un levé rapide des terres, débarquant partout où cela est plus ou moins praticable. Vingt débarquements, effectués entre le détroit de Bransfield et le Pacifique, tant sur la partie est des îles de l'archipel de Palmer qui bordent le détroit, que sur la Terre de l'Est, appelée depuis « Terre de Danco », viennent enrichir les collections commencées à la Terre de Feu.

» M. Lecointe procède à la détermination des coordonnées des points saillants; M. Danco détermine les éléments magnétiques partout où il lui est possible de débarquer ses instruments. Le zoologue de l'expédition, M. Racovitza, découvre et recueille des spécimens d'une espèce de podurelle, une espèce de diptère et plusieurs espèces d'acariens minuscules, représentants d'une faune terrestre antarctique jusqu'ici ignorée. Il recueille des échantillons de mousses, lichens et graminées, des observations sur les pingouins, les cormorans et les nombreuses espèces d'oiseaux du large qui fréquentent ces parages. Quant à M. Arctowski et au docteur Cook, ils ne laissent pas échapper une occasion, le premier de recueillir des échantillons de roches qui fourniront des données sur la formation et la constitution géologiques de ces terres, le

second, de prendre des photographies qui auront, en dehors du côté pittoresque, un vrai caractère documentaire.

» Le 12 février, la *Belgica* entre dans le Pacifique et fait route vers la Terre d'Alexandre I^{er}. Brume assez intense jusqu'au 16. On ne voit pas les îles Biscoë. Le 16, beau temps, très clair; aperçu la Terre d'Alexandre I^{er} dans le lointain; une barrière de glace impénétrable empêche de s'en approcher. Vu aussi une terre dans l'est, la Terre de Graham ou l'île d'Adelaïde. Continué vers l'ouest pour explorer un peu la lisière de la banquise. Le 28 février, la *Belgica* se trouve par 70°20' sud et 85° ouest. Il vente de l'est-nord-est en tempête. De grandes brèches se sont formées dans la banquise. Bien que la saison soit très avancée, l'occasion semble propice pour faire route vers le sud et visiter une partie non encore explorée de la zone antarctique. Les risques d'hivernage forcé sont évidents; mais, d'autre part, l'expédition court la chance, en s'engageant dans les glaces, d'atteindre une latitude élevée et, si elle ne peut plus gagner la mer libre, celle d'hiverner tout au moins près des terres nouvelles. Pénétré dans le pack et arrivé, sans trop de difficultés, jusqu'à 71°31' sud, par 85°16' ouest.

» Le 3 mars, devant l'impossibilité absolue d'aller plus loin, viré de bord et fait ce jour-là et les jours suivants, en tout, 7 à 8 milles vers le nord dans un pack très compact.

» Le 10 mars, la *Belgica* est définitivement bloquée : les « pans » ou plaques de glace qui entourent le navire se soudent entre elles et forment bientôt un immense champ de glace. La *Belgica* doit se trouver à ce moment à environ 60 ou 70 milles de la lisière de la banquise. Pris des dispositions pour l'hivernage; entouré le navire d'un talus de neige s'élevant jusqu'à la hauteur du pont, pour réduire la déperdition de chaleur par rayonnement, construit une toiture sur le pont, etc. Resté cependant sous pression jusqu'au 26 mars, en prévision d'une détente encore possible.

» Dès la seconde moitié du mois de mars, le froid devient

très rigoureux par les vents de la partie sud. La température dépend d'ailleurs essentiellement de la direction du vent : les vents du sud occasionnant du temps clair et froid, les vents du nord, c'est-à-dire ceux du large, du temps couvert presque toujours, brumeux souvent, et des températures voisines de zéro, parfois même le dégel. La dérive aussi est fonction directe du vent. Atteint, en dérivant, la latitude $71^{\circ}34'$ par $89^{\circ}10'$ ouest, le 16 mai, et $71^{\circ}36'$ par $87^{\circ}39'$, le 30 mai.

» Sous l'action des mouvements qui l'animent, l'aspect du pack change constamment. Généralement très compact, il présente parfois de grandes lacunes : clairières, chenaux ou simples veines d'eau. Des crevasses, dont la détente fait des veines ou des chenaux, s'étendant souvent à perte de vue vers le nord ou le sud, l'est ou l'ouest, se produisent quelquefois à proximité du navire qui, serré dans son étau de glace, reste impuissant à les gagner. Ces vides dans la banquise ne tardent jamais du reste à se refermer, soit par congélation, s'il fait calme, soit par pression, et alors de hauts bourrelets de glace (hummocks) se dressent sur la ligne de contact.

» Il vente beaucoup pendant l'hivernage et les tourmentes de neige rendent fréquemment impossible tout travail au dehors. Il est également impossible, à cause de la mobilité de la banquise et de la fréquence des coups de vent, de faire sur la glace une excursion de quelque durée.

» Le soleil se couche le 17 mai, pour ne plus s'élever au-dessus de notre horizon que le 21 juillet.

» Le lieutenant Danco tombe malade au commencement de mai; malgré les soins assidus du docteur, son état empire journellement, sans qu'heureusement le brave garçon se rende compte de la gravité de son état. Le 5 juin à 7 heures du soir, il s'éteint doucement entouré de ses camarades affligés, parmi lesquels il ne comptait que des amis. Le surlendemain à midi, il était procédé à l'immersion du corps au travers d'un trou pratiqué dans la glace; il faisait froid et mauvais, et tout con-

tribuait à donner à cette triste cérémonie le caractère le plus lugubre qui se puisse imaginer.

» Les phoques et les pingouins, sans être jamais fort nombreux dans les environs immédiats du navire ont constitué cependant une grande partie de notre ordinaire pendant les derniers mois de l'hivernage, et cet appoint de chair fraîche n'a pas peu contribué à maintenir l'état sanitaire qui, sauf pendant la période critique, celle de la nuit polaire, caractérisée par des troubles cardiaques, est resté excellent.

» Au mois d'octobre, les crevasses, chenaux et clairières deviennent plus nombreux, bien qu'à certains jours la banquise fut désespérément close. Autour du navire, toutefois, et dans un rayon de plus d'un mille, elle reste compacte. La *Belgica* est à 600 ou 700 mètres du bord d'un immense « floe » de deux milles de diamètre. Autour de ce « floe » ou champ de glace, règnent fréquemment des veines ou chenaux; sur le bord le plus voisin du navire, à 600 mètres environ, une clairière s'est ouverte au commencement du mois, et ne s'est plus refermée depuis, que partiellement et temporairement à la suite de pressions. Ces pressions déterminent des crevasses sur les bords du « floe » et l'ébrèchent petit à petit. Cependant l'été avance à grands pas, et certains jours, lorsque le vent est au sud, la température s'abaisse assez pour que la « jeune glace » puisse se former. Un second hivernage paraît imminent. Au commencement de janvier (1899), décidé de scier un canal qui nous permette de gagner la clairière en question. Dans la plus grande partie de sa longueur, qui est de 750 mètres, ce canal peut heureusement être tracé suivant un chenal qui s'est refermé par congélation au mois de mai, et partant, dans la glace relativement peu épaisse. Des mesures, pratiquées à l'aide de la sonde Van den Broeck, donnent en moyenne un mètre d'épaisseur à la glace qu'il faut scier. Près du navire, là où la glace est plus ancienne, l'épaisseur dépasse deux mètres

» Comme il faut ouvrir ce canal non seulement en sciant suivant le tracé choisi pour les bords, mais encore suivant de nombreuses lignes transversales, afin que les blocs de glace ainsi déterminés soient manœuvrables et puissent être conduits dans la clairière, c'est quelque chose comme 2,500 à 3,000 mètres de glace qu'il nous faut scier, et ce travail, auquel tout le personnel participe, dure près de trois semaines. Vers le 1^{er} février, il ne reste plus à scier et à faire sauter à la tonite que les blocs adjacents au navire ; mais des pressions s'exercent, le canal à peine terminé se rétrécit, en même temps que la clairière dans laquelle il aboutit se referme. Il nous est toujours impossible de nous dégager. Heureusement au commencement de février, de légers mouvements de houle se font sentir ; sans doute, sommes-nous beaucoup plus près de la lisière que nous ne l'étions au début de l'hiver. Le 11 février, une grande détente se produit. Du nid de corbeau, on voit la clairière se prolonger à perte de vue vers le nord ; notre chenal s'ouvre un peu aussi, mais pas suffisamment pour nous permettre de nous dégager. La houle devient de plus en plus perceptible, nous nous remettons à dégager le canal encombré de jeune glace et de « bouillie » de glace et de neige. Le 13 février, nous parvenons à donner quelques tours d'hélice, et le 14, à 2 heures du matin, nous pouvons enfin quitter notre poste d'hivernage. Ce jour là et le lendemain nous parvenons à gagner 15 ou 16 milles vers le nord. Il ne pouvait plus être question évidemment de faire route vers le sud. Le soir du 15, nous sommes de nouveau « bloqués ». La banquise, très fragmentée par la houle, est si close, si compacte, que nous avons de la peine à nous éloigner un peu de quelques icebergs dont le voisinage peut être dangereux.

» Cependant, le ciel est très obscur dans le nord, c'est un indice certain qu'il y a, dans cette direction une grande étendue d'eau, la mer libre peut être.

» La houle devient plus forte de jour en jour. Il devient évident que nous ne pouvons être loin de la lisière et, en effet, vers le 20, du nid de corbeau, nous apercevons sous le « watersky » une longue ligne noire, s'étendant sur l'horizon de l'est à l'ouest. La mer libre n'est donc qu'à 7 ou 8 milles au nord. Mais la banquise reste parfaitement compacte, bien que la houle s'y propage aisément.

» Pendant tout l'hiver, la *Belgica* n'a été soumise qu'une seule fois à de fortes pressions ; pendant quelques instants seulement on a pu croire le navire en danger. Maintenant, constamment heurté par de grandes plaques soulevées par la houle, notre petit bâtiment se trouve dans une bien fâcheuse situation. Aussi, ce fut un vrai soulagement pour tous quand, le 14 mars, à 2 heures du matin — date fatidique, décidément, que ce 14 — le pack s'ouvrit suffisamment pour nous permettre d'y naviguer et de gagner le large.

» Pendant cette seconde période de notre détention dans la banquise, les vents furent presque constamment de l'est et la dérive vers l'ouest fut considérable. Nous étions par environ 103° de longitude ouest à notre sortie du pack, en sorte que la dérive générale s'est trouvée être de 18° vers l'ouest, par environ 70°30' de latitude moyenne. Nous n'avons pas vu l'apparence de terre signalée sur les cartes par 70° sud et 100° ouest. Il est d'ailleurs à remarquer que notre dérive, presque aussi rapide vers le sud avec des vents du nord qu'elle l'était vers le nord avec des vents du sud, ainsi que les sondages que nous avons effectués pendant notre dérive chaque fois que le temps a permis d'observer, portent à plusieurs degrés au sud les contours hypothétiques du continent austral dans cette partie de la zone antarctique.

Pendant cet hivernage, le premier qui ait été fait dans les glaces australes, nous avons pu faire de bonnes observations magnétiques, réunir une série importante d'observations météorologiques horaires et recueillir une belle collection de

spécimens de la faune pélagique et abyssale, ainsi que des échantillons de sédiments sous-marins.

» C'est le 14 mars, disons nous, que nous pûmes enfin nous soustraire à la longue étreinte des glaces. A midi nous atteignons la mer libre. Le 16, à 4 heures de l'après-midi, nous reconnaissons l'île Noir et à 6 heures, nous jetons l'ancre à l'abri de cette île par une brise fraîche de l'ouest.

» Du pack à la Terre de Feu, nous n'avons pas rencontré un seul fragment de glace, ce qui est pour le moins digne de remarque. Pendant la nuit du 26 au 27, violentes rafales; à 5 heures du matin, le vent souffle de OSO en tempête. Nous chassons sur notre ancre au moment où nous nous apprêtions à appareiller et n'avons d'autre ressource que de filer la chaîne pour sauver le navire qui dérive, rapidement vers les roches. A 9 heures du matin, tandis que la tempête fait rage au large, nous entrons dans le chenal de Cockburn, et le lendemain au petit jour, nous arrivons au mouillage de Punta-Arenas, 14 jours après notre sortie du pack.

» N. B. Le commandant et les membres de l'expédition très absorbés par leurs devoirs professionnels, prient leurs amis personnels en particulier, et les amis de l'expédition en général, de les excuser de ne leur avoir pas écrit, et les prient surtout de n'attribuer ni à l'oubli, ni à la négligence, ni à l'indifférence ce manque de nouvelles particulières. »

Un rapport plus détaillé parviendra ultérieurement à la Société de géographie. Dès maintenant elle constate avec grande satisfaction les résultats importants obtenus par l'expédition, grâce à l'énergie du commandant et au dévouement de tous ses collaborateurs. La partie réalisée du programme hardi de l'entreprise du commandant de Gerlache constitue

déjà une contribution sérieuse au progrès des études scientifiques qui était son principal objet.

En exprimant à l'initiateur et chef de l'expédition et à tous ses vaillants compagnons, nos sincères félicitations pour les résultats obtenus et l'heureuse issue de leur périlleux hivernage, nous nous faisons un devoir de rendre spécialement hommage à la mémoire du lieutenant belge Emile Danco et du matelot norvégien Carl August Wiencke, qui ont payé de leur vie leur participation à l'œuvre accomplie par la *Belgica*.

Le lieutenant Emile Danco, fils de feu le colonel d'artillerie Danco, est né à Malines le 27 novembre 1869. Entré à l'Ecole militaire à l'âge de 16 ans, dans la section des armes spéciales, avec le n° 5, il fut nommé sous-lieutenant à l'Ecole d'application le 16 novembre 1888 et classé dans le 2^e régiment d'artillerie, le 19 mai 1891, avec le n° 2 de sa promotion.

Il fut nommé lieutenant le 25 septembre 1894.

Ses études furent brillantes, il déployait au travail une grande énergie et possédait une intelligence supérieure. Entré dans la vie active, Danco n'abandonna pas ses études et, le projet d'expédition antarctique à peine connu, il n'eut de repos que quand il fut admis comme membre de l'expédition, pour laquelle il éprouvait le plus grand enthousiasme.

Ce fut une période d'études nouvelles faites sous la direction de MM. Ch. Lagrange, Eug. Lagrange et Lancaster, études dans lesquelles il mit une telle activité qu'en un an ses savants professeurs le déclarèrent apte à rendre les plus grands services dans le corps scientifique de l'expédition, où il fut chargé spécialement des observations sur la physique du globe, le magnétisme terrestre et la météorologie.

Son caractère si franc, si loyal et si bon lui avait créé de nombreux amis ; aussi l'annonce de sa mort a-t-elle été vivement ressentie par tous ceux qui l'ont connu.

Carl August Wiencke eut à peine le temps de commencer sa carrière. Né à Christiania le 22 août 1877, il n'avait que

20 ans et 5 mois quand arriva, le 22 janvier 1898, le fatal accident qui priva l'expédition de son intelligente participation. Il avait commencé d'abord des études de chimie; puis, pour se préparer à faire partie de l'équipage de l'expédition, il avait navigué dès le mois de février 1897 jusqu'au moment de son départ. Son père, M. Anton Wiencke, de Lubeck, et sa mère née Jeannette Moeller, de Hambourg, résident depuis longtemps à Christiania. Nous leur présentons ici la sincère expression de nos regrets et de nos sympathies.

La Société de Géographie de Paris a adressé au Président de notre Société une lettre où elle exprime la vive satisfaction avec laquelle elle a appris « les heureux résultats de l'exploration polaire antarctique commandée par M. de Gerlache. Sachant, ajoute la lettre, que cette expédition a été, en grande partie organisée par les soins de la *Société Royale belge de Géographie*, nous nous faisons un devoir de vous adresser, ainsi qu'à tous vos collègues, les vives félicitations de notre Société pour l'œuvre accomplie par la *Belgica*. »

Nous enregistrons cet hommage précieux avec une satisfaction qui sera partagée par tous les membres de notre Société.
