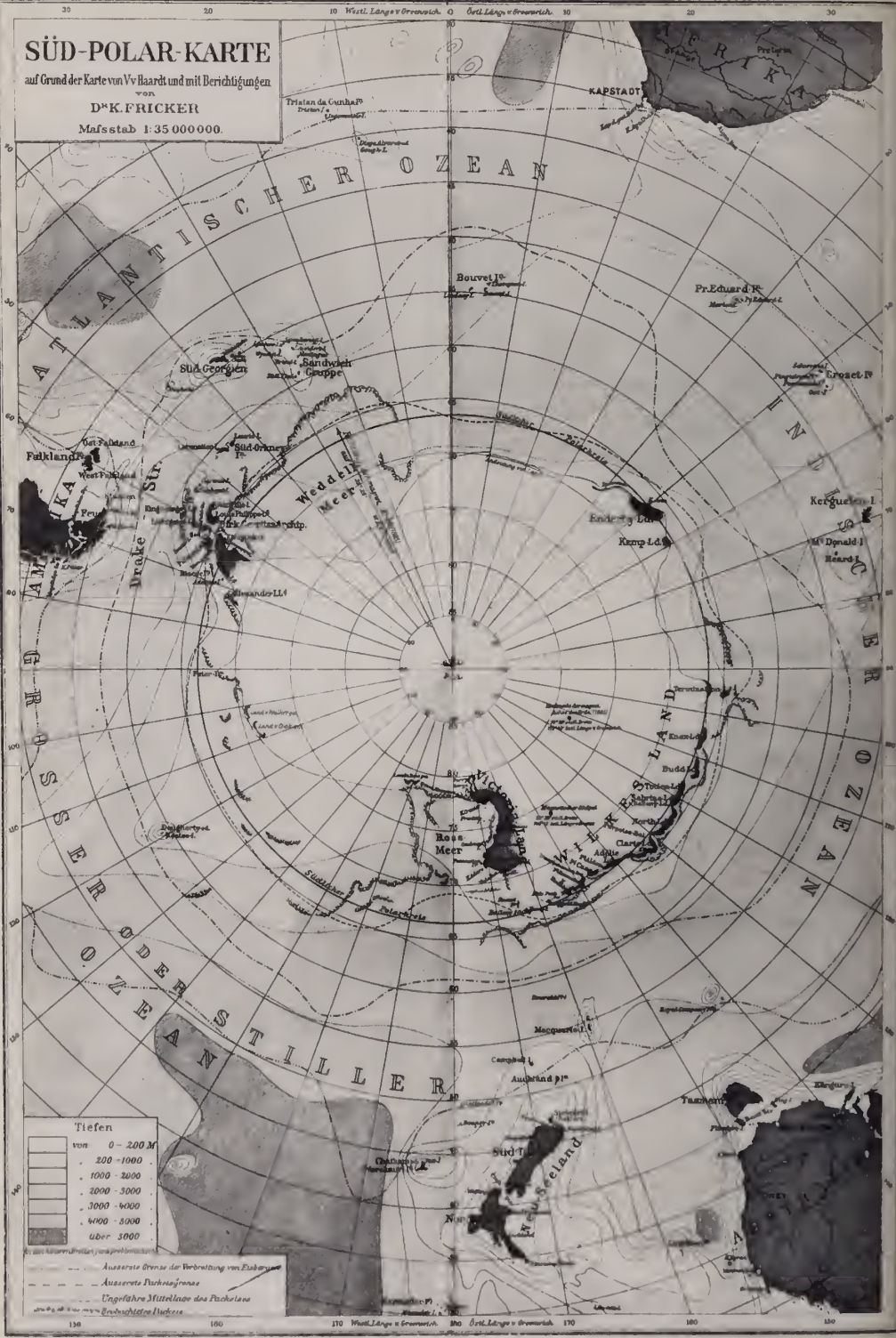


# SÜD-POLAR-KARTE

auf Grund der Karte von Vv. Haards und mit Berichtigungen

von  
D<sup>r</sup> K. FRICKER

Mafsstab 1:35 000 000.



Tiefen

|               |
|---------------|
| von 0 - 200 M |
| 200 - 1000    |
| 1000 - 2000   |
| 2000 - 3000   |
| 3000 - 4000   |
| 4000 - 5000   |
| über 5000     |

--- Ausläufer Grenze der Verbreitung von Eiskanten  
 - - - - - Ausläufer Packeisgrenze  
 - - - - - Ungefähre Mittellinie des Packeis  
 - - - - - Grenze des Packeis nach Beobachtungen

# VERS LE POLE SUD

IMPRESSIONS ÉPROUVÉES A BORD DE LA " BELGICA "

## CHAPITRE PREMIER

### *Aperçu historique succinct des voyages accomplis dans l'antarctique*

La zone antarctique est la portion de la calotte sphérique limitée par le cercle polaire austral, mais la région appelée *antarctique* est plus vaste et moins bien définie. Quelques géographes la circonscrivent à la limite des glaces flottantes ; d'autres la déterminent plus vaste encore et lui font même englober une partie importante de la Patagonie.

Les premières découvertes au sud du Cap Horn furent dues à des marchands européens cherchant, dans ces parages, une voie de navigation. Ajoutons que les tempêtes, qui sévissent au sud de l'Amérique, furent les meilleurs alliés des explorateurs, et qu'elles les conduisirent successivement, bien malgré eux parfois, aux découvertes géographiques de la Terre des États, de la Géorgie du Sud, etc., etc. (1).

Cook le premier, en janvier 1773, traversa le cercle polaire austral. Pendant ses voyages de 1772 à 1775, l'explorateur anglais dressa d'importants levers de la Géorgie du Sud et des Iles Sandwich.

(1) Voir la planche ci-jointe qui reproduit, en réduisant de moitié environ ses dimensions linéaires, la carte du Dr K. Fricker.

Quarante-quatre années s'écoulèrent ensuite sans que la région de l'antarctique fût visitée.

En 1819, Smith découvre les Shetland du Sud ; et Bransfield, en 1820, le Détroit qui porte son nom.

Cette même année, Palmer, commandant un petit navire, appartenant à un groupe de pêcheurs de phoques à fourrure, reconnaît la terre aux environs du parallèle  $63^{\circ}30'$  et approche de Trinity Land.

Pendant les années 1819-1821, une expédition russe, commandée par Bellingshausen, découvre l'île Pierre I<sup>er</sup> et la Terre Alexandre I<sup>er</sup>.

De 1820 à 1824, la chasse aux phoques attire, vers le sud, un grand nombre de petits bâtiments, dont deux commandants se distinguent : Pauwell qui découvre les Orcades du Sud, et Weddell qui atteint  $74^{\circ}15'$  environ de latitude. Arrivé à ce point austral, il rebrousse chemin : la saison est trop avancée, il n'est pas préparé à un hivernage, il ne veut nullement en courir les risques. Pauwell et Weddell ont laissé, tous les deux, des documents précieux prouvant qu'en dehors de leur métier de marin, ils étaient de sérieux observateurs.

En 1829, s'organisa l'expédition de Foster, jeune savant qui effectua des mesures pendulaires. Malheureusement il mourut accidentellement en cours de route.

En 1831-1832, Biscoë entre en campagne, reconnaît la Terre Enderby, l'île Adélaïde, la Terre de Graham et les îles Biscoë ; il débarque ensuite dans une vaste baie correspondant, semble-t-il, à celle qui se trouve au sud de l'île Anvers.

En 1833-1834, Kemp pousse une pointe vers le sud et découvre la Terre qui porte son nom.

En 1838, une expédition française, sous les ordres de Dumont d'Urville, rapporte des documents scientifiques importants. Il visite le groupe ouest des Shetland, les Orcades du Sud, puis, le 22 janvier 1838, continue vers le sud où il ne dépasse pas cependant le  $64^{\circ}$  parallèle. Il reconnaît la Terre de Joinville et la Terre Louis-Phi-

lippe. En 1840, il découvre encore la Terre de Clarie et la Terre d'Adélie, comprises l'une et l'autre entre l'île Balleny et la Terre Sabrina, que Balleny avait reconnues l'année précédente (1839).

Pendant l'été austral de 1839 et de 1840, prennent place les découvertes géographiques de l'expédition américaine (Wilkes, Hudson, Ringgold et Knox) ; et de 1840 à 1843, le célèbre Ross, osant le premier s'aventurer au loin dans la banquise, découvre la mer de Ross et la Terre Victoria. Ross a dépassé le 78<sup>e</sup> parallèle.

En 1873, un capitaine allemand, Dallmann, tout en chassant le phoque, recueille de nombreuses notes de voyage. Il signale notamment la présence du Détroit de Bismarck, de la baie de Dallmann et du chenal de Dallmann (au sud de Trinity Land).

En 1874, s'accomplit la remarquable expédition du *Challenger*. Elle ne s'engage pas dans la banquise, mais elle rapporte des documents scientifiques nombreux et importants.

En 1892-1893, les pêcheurs de phoques norvégiens chassent dans le sud : un de leurs navires de commerce découvre la petite île de Dundee, tandis qu'un autre, commandé par Larsen, longe la côte orientale de la Terre de Graham, et note, sur son passage, un certain nombre de petites îles.

Enfin, en 1892-1893, les voyages de l'*Active* et de la *Balaena* ; en 1894-1895 le voyage de l'*Antarctic* rapportent quelques renseignements utiles.

Les découvertes successives que nous venons d'énumérer ont été loin de combler le vide de la carte des régions antarctiques. Elles permettent toutefois de constater que la banquise australe s'avance vers l'Équateur bien plus que la banquise boréale.

Les expéditions polaires dirigées vers le nord ayant été bien plus nombreuses que celles qui furent dirigées vers le sud, la région antarctique, au delà du cercle

polaire austral, est bien moins connue que la partie correspondante de la région arctique.

Il est, du reste, tout naturel que les explorateurs se soient de préférence portés vers le pôle nord. En effet, la base d'opération étant d'une importance indiscutable, on cherche à se placer le plus près possible du secteur dont on veut aborder l'étude.

Or, notre hémisphère boréal présente d'excellents ports comme abris, dans une latitude élevée, tandis que notre hémisphère austral n'offre, comme base d'opération, que l'Australie ou le Détroit de Magellan. Dans ces conditions, on doit traverser une vaste partie de mer, souvent très agitée, avant d'entrer dans le secteur des glaces proprement dites.

Il semblait aussi préférable de se diriger d'abord vers le pôle nord dont l'accès paraissait plus facile. En effet, l'Océan glacial arctique est constamment sillonné par les navires baleiniers ; des terres en sont habitées par des Esquimaux, et la chasse de l'ours, du renne, du morse fournit des viandes de premier choix. Dans l'antarctique, au contraire, les marins désemparés n'ont aucune ressource : pas de navire croisant dans ces parages, aucun habitant dans ces terres inhospitalières où le gibier est rare et d'un goût douteux.

Faisons enfin remarquer que non seulement les expéditions antarctiques ont été peu nombreuses jusqu'en 1897, mais encore que la plupart de ces expéditions, s'occupant avant tout de la chasse, n'étaient nullement préparées aux observations scientifiques et aux découvertes géographiques importantes.

Jusqu'à la fin du siècle dernier, jusqu'en 1897, deux expéditions antarctiques seulement avaient pénétré dans la banquise, mais aucune d'elles n'avait tenté l'hivernage.

A partir de 1897, une ère nouvelle s'inaugure pour les explorations de cette partie du globe :

En 1897-1899, expédition antarctique belge sous le commandement d'Adrien de Gerlache ;

En 1899-1900, expédition du Suédois Borchgrevinck ;

En 1902, trois expéditions s'organisent simultanément : l'expédition anglaise commandée par le Capitaine Scott ; l'expédition allemande commandée par M. Drigalski ; l'expédition suédoise commandée par M. Nordenskjold.

Enfin, une nouvelle expédition écossaise se prépare et partira bientôt sous les ordres de M. Bruce. Mais ces expéditions soigneusement préparées peuvent-elles être comparées aux voyages des Cook, des Dumont d'Urville, des Wilkes et des Ross ?

De quels avantages ne jouissent-elles pas sur leurs devancières ! Elles disposent de la vapeur ; elles ont des instruments de précision et un matériel perfectionné peu à peu dans les explorations arctiques ; elles emportent des conserves alimentaires de premier choix ; elles connaissent les effets du froid et les moyens de s'y soustraire ; enfin, elles se sont longuement préparées aux difficultés à vaincre.

Dans les chapitres qui vont suivre, nous verrons le travail accompli par l'expédition antarctique belge.

L'expédition de Borchgrevinck, en 1899-1900 s'est dirigée vers la mer de Ross. Elle a fait plusieurs débarquements à la Terre Victoria et aux îles de la mer de Ross. Elle a établi, en 1899, une station d'hivernage au cap Adare ; puis Borchgrevinck, débarquant le plus possible vers le sud, a gagné quelques milles encore vers le pôle et atteint le record par 78°50' de latitude sud.

Actuellement, les documents scientifiques rapportés par Borchgrevinck sont peu connus encore.

Quant aux expéditions de Scott, de Drigalski et de Nordenskjold, parties il y a quelques mois, nous devons nous borner à espérer que leur campagne sera des plus glorieuses. Elles ont l'avantage de jouir de ressources

considérables, et, sous tous les rapports, ont été préparées avec un soin extrême.

L'expédition écossaise de M. Bruce se prépare, nous souhaitons de la voir bientôt prendre la mer.

## CHAPITRE II

### *Organisation générale*

L'expédition antarctique belge fut organisée par la seule initiative de son chef, le commandant Adrien de Gerlache de Gomery.

Au commencement de l'année 1894, M. de Gerlache, lieutenant de la marine de l'État belge, fit part à M. Du Fief, secrétaire-général de la *Société royale belge de Géographie*, du projet qu'il avait formé d'organiser une expédition belge vers les régions polaires australes. La Société royale belge de Géographie prodigua ses encouragements au jeune officier, et, peu de temps après, S. A. R. le prince Albert de Belgique voulut bien accorder, à l'expédition, son haut patronage.

Le succès de l'entreprise semblait dès lors assuré, mais il importait de résoudre tout d'abord la question pécuniaire. Comment recueillir, en Belgique, les fonds nécessaires à l'exécution d'un si vaste projet ?

M. de Gerlache déploya une activité inouïe ; il fit preuve d'une persévérance, d'une patience dont on ne saurait assez le louer. Il s'adressa à la presse, à des amis, à des protecteurs, qui organisèrent des conférences publiques dans la plupart de nos grandes villes ; à des savants, dont l'appui moral produisit sur l'opinion publique les effets les plus heureux. La Société royale belge de Géographie ouvrit une liste de souscriptions sur laquelle de généreux donateurs s'incrivirent spontanément. La somme recueillie n'étant pas suffisante, M. Schollaert, alors Ministre de

l'Intérieur et de l'Instruction publique, sollicita les Chambres, et obtint, à l'unanimité des représentants et des sénateurs, un crédit de 100 000 fr. qui, joint à la somme déjà recueillie, permit à l'expédition de fixer l'époque du départ au mois d'août 1897.

L'État-Major de l'expédition antarctique belge était composé comme suit :

MM. Adrien de Gerlache, commandant de l'expédition ; Georges Lecointe, commandant en second, officier de navigation et hydrographe, continua la physique du globe après la mort du lieutenant Danco ; Henryk Arc-towski, géologue, océanographe et météorologiste ; Frédéric Cook, médecin et photographe, s'occupa, en outre, de l'anthropologie ; Émile Danco, chargé de la physique du globe, mort le 5 juin 1898 ; Antoine Dobrowolski, attaché à la météorologie ; Émile-Georges Racovitza, naturaliste ; Roald Amundsen, premier lieutenant ; Jules Mélaerts, second lieutenant ; Henri Somers, chef mécanicien ; Max Van Rysselberg, second mécanicien.

Cette nomenclature suffit à démontrer combien notre programme scientifique embrassait de questions multiples. Ce programme nous imposait : de dresser la carte des régions parcourues ; de prendre de nombreuses observations astronomiques, magnétiques et pendulaires ; d'étudier éventuellement la dérive du navire, dans le cas où il serait emprisonné dans les glaces ; de faire de nombreuses observations sur la température, la pression et l'hygrométrie de l'atmosphère ; de noter les nuages ; d'étudier les aurores polaires ; de rechercher les lois de déplacement des glaciers ; de rapporter des échantillons géologiques des terres où nous débarquerions ; de prendre la température de l'eau de mer, d'en mesurer les densités et d'en prélever des échantillons à différentes profondeurs ; de pêcher au filet pélagique à toutes les profondeurs, d'y draguer et d'en rapporter des spécimens de la faune et de la flore ; de déterminer, par des ascensions, la hauteur de



certaines montagnes ; enfin d'établir à terre une station d'hivernage, ou d'hiverner avec le navire.

Ce programme trop vaste, vu notre peu nombreux personnel, s'imposait cependant, puisque nous nous rendions dans une région absolument inexplorée.

Mais, pour mener à bien des travaux de cette importance et de cette diversité, il faut de vastes laboratoires ; il faut un matériel scientifique très complet.

Or notre baleinier ne pouvait nous donner qu'un laboratoire assez exigü, et nos instruments étaient aussi nombreux que l'avait permis l'état de nos finances. Dans nos rapports scientifiques, chacun de nous insiste spécialement sur l'absence de certains instruments qui lui auraient été utiles. En agissant ainsi, nous avons surtout en vue d'éclairer ceux qui se rendront dans l'antarctique ; nous voulons que notre expérience leur profite.

Le matériel scientifique de l'expédition peut se grouper comme suit :

*Navigation et hydrographie* : Trois grands chronomètres et une montre de torpilleur, un sextant de Hurlimann, avec prisme biréfringent et lunette de nuit de Fleuriais, un horizon gyroscopique dans le vide de l'amiral Fleuriais, un horizon artificiel liquide, un horizon artificiel à glace, un compas rapporteur et des règles métalliques, un théodolite de campagne, un compas étalon de Thomson, un compas liquide, une série de compas d'embarcation.

*Physique du globe* : Un théodolite magnétique et une boussole d'inclinaison de Brunner, un magnétomètre de Neumayer et un pendule de von Steerneck.

*Météorologie* (1) : Un baromètre marin, un grand anéroïde, un petit anéroïde, un abri météorologique installé sur la passerelle, six thermomètres frondes, deux paires de thermomètres psychromètres avec montures, six ther-

(1) Je dois les renseignements relatifs à la météorologie, l'océanographie et la géologie, à mon ami Aretowski.

momètres à alcool avec graduation centimétrique, un thermomètre à toluène pour basses températures, deux paires d'actinomètres Arago, un « sunshine recorder », un anémomètre de Mohn, un « pressure tube » pour estimer la force du vent, trois thermomètres terrestres, un atlas de nuages, un hygromètre d'Alluard, les enregistreurs hebdomadaires suivants, tous du système Richard : un baromètre, un hygromètre, un thermomètre, un psychromètre ; un thermomètre enregistreur journalier du système Richard ; enfin différents ouvrages et tables météorologiques.

*Océanographie* : Machine à sonder de Le Blanc, sondeur de Belloc (petite machine pour sonder en canot), fil d'acier et cordelette pour sonder, trois sondes (système du prince de Monaco), une sonde à cuvette construite d'après les instructions de M. Arctowski par Chabaud, trois sondes (système de Sygsbee modifié), une sonde « nouvelle » construite dans l'antarctique d'après les instructions de M. Arctowski, trois bouteilles de Sygsbee, une bouteille de Buchanan, deux densimètres de Buchanan, un réfractomètre de Abbe, deux disques de Secchi (n'ont pas servi), un flotteur pour étudier les courants le long des côtes (n'a pas servi), flacons à large goulot pour la conservation des échantillons de sédiments, flacons pour la conservation dans le laboratoire des échantillons d'eau de mer récoltés au cours des sondages, deux seaux pour puiser l'eau de surface, montures de thermomètres et deux thermomètres gradués au 1/10 de degré pour la détermination de la température des eaux de surface, montures de thermomètres et thermomètres de Negretti et Zambra et de Chabaud pour la détermination de la température en profondeur, curseurs de Rung, échelles de Forel et de Ule, deux thermomètres normaux (pour les comparaisons), une éprouvette montée à la Cardan pour les déterminations de la densité des eaux, le nécessaire pour distiller de petites quantités d'eau et un grand flacon pour conserver de l'eau distillée dans le laboratoire.

*Géologie* : Une sonde portative (système Van den Broeck), un microscope, un chalumeau et les réactifs pour chalumeau fournis par le laboratoire de minéralogie de l'Université de Gand, réactifs et tout le nécessaire pour effectuer des analyses chimiques qualitatives, deux marteaux géologiques, deux piolets, une pioche, deux sacs pour les échantillons, une quantité suffisante de sacs en toile pour la conservation de sables, etc., une boussole géologique, un appareil photographique, photojumelle, un baromètre anéroïde altimétrique, un hypsomètre, un baromètre Fortin (petit modèle).

*Zoologie et Botanique* (1) : Dragage, quatre chaluts à étrier du système Sygsbee, de 5 et 7 pieds d'ouverture, un petit chalut fabriqué à bord de la *Belgica* pendant l'hivernage et qui a servi à la pêche à travers un trou foré dans la banquise. Deux dragues avec cadre en fer, une barre porte-faubert.

Pêche : un trémail, des palangres, des lignes et hameçons variés, des nasses en fer et en osier.

Pêche pélagique : trois filets en étamine de soie à seau filtreur, deux filets pour pêcher en grande vitesse système Buchet, deux filets fermants, bathypélagiques système Giebrecht.

Des haveneaux, troubleaux des foënes, harpons à main, crochets, etc. Deux canons porte-harpon pour la pêche aux hyperoodons, fusils et carabines de chasse.

Un treuil à vapeur pour les dragages, avec une poupée à vapeur portant 6000 mètres de câble d'acier, un mât de charge avec dynamomètre.

Un laboratoire complet avec microscopes, loupes de dissection, instruments de dissection, réactifs variés, 1500 litres d'alcool, bocaux, tubes en verre, caisses en zinc, etc.

(1) Les renseignements relatifs à ce matériel m'ont été fournis par mon ami Racovitza.

Presse botanique et papier buvard pour sécher les plantes.

*Bibliothèque* : elle contenait la plupart des ouvrages de quelque importance écrits sur l'antarctique, les instructions nautiques françaises et anglaises, les livres de phares français et les cartes de l'amirauté anglaise.

Revenons au laboratoire.

Nous avons dit précédemment qu'il était exigü ; mais, pour avoir une installation en rapport avec l'importance de nos travaux, il nous aurait fallu un grand navire.

Or une semblable acquisition aurait englouti, d'un seul coup, tout le capital de l'expédition. De plus, un grand navire est désavantageux au point de vue de la manœuvre dans les glaces, et sa machine consomme une quantité énorme de combustible.

de Gerlache eut donc la main heureuse lorsqu'il fit son choix. La *Belgica* n'était certes pas trop spacieuse, mais le navire était excellent ; il eût été parfait avec quelques mètres de plus, en longueur.

Mon départ pour l'antarctique fut décidé très brusquement, et au tout dernier moment. Le Gouvernement belge me rappela d'urgence de France, où, après un séjour de trois ans dans la marine de guerre, j'étais attaché à l'Observatoire du Bureau des Longitudes, à Montsouris.

Je rentrai en Belgique à la fin de juin 1897, et, après un voyage circulaire de quatre jours pour revoir les membres de ma famille, je partis pour Flessingue où de Gerlache m'avait donné rendez-vous pour le 1<sup>er</sup> juillet.

Le 2 juillet, vers 13 heures, la *Belgica* arrive devant Flessingue, et je me rends à bord. J'y trouve de Gerlache, Amundsen, et Danco ; les deux mécaniciens et quatre hommes d'équipage, tous éreintés par une traversée de quatre jours, qui ne s'est pas passée sans encombre, et pendant laquelle ils n'ont pu fermer l'œil. Leurs provisions

sont épuisées, car ils ne s'attendaient pas à mettre ce laps de temps pour venir du Danemark. Malgré cela, chacun semble dans les meilleures dispositions d'esprit. Le navire me fait bonne impression ; sa solidité est manifeste, et je suis charmé de son élégance. L'armement est cependant loin d'être complet, la mâture même doit subir certaines modifications. Il nous sera difficile d'être prêts dans un mois, surtout que nous allons perdre un temps considérable à « battre la grosse caisse » pour recueillir un peu d'argent !

Après un court entretien avec de Gerlache, je suivis mon vieux camarade de promotion, le lieutenant d'artillerie Danco, qui ne se tenait pas de joie à l'idée de me faire visiter le navire. Était-il assez enthousiaste, ce brave ami ! Tout lui semblait admirable ! Il parlait avec une volubilité extraordinaire : rien n'était plus beau, plus pratique que nos logements ! Je ne tardai pas à en juger.

Il me conduisit à une cabine minuscule primitivement destinée aux lieutenants Amundsen et Mélaerts, puis transformée et aménagée en chambre pour le commandant ; il me fait visiter encore quelques locaux ; puis, s'arrêtant devant une porte, il s'écrie : « Tout cela est très bien, mais tu vas voir le clou et tu seras enchanté ».

Il ouvrit, et je me trouvai à l'entrée d'un réduit où le jour pénétrait à peine par une lucarne donnant sur le couloir, et ne pouvant donner aucune ventilation. Là, après quelques instants, je pus distinguer une armoire, sur laquelle s'étalait une sorte de lit ; dans un coin, une caisse de bois blanc grossièrement peinte en chêne. Précisément sous ce local, se trouvait la chambre des machines d'où montait une fade odeur d'huile bouillante.

Après un moment d'examen : « Qu'est cela, fis-je intrigué, la lampisterie ? » Danco bondit : « La lampisterie ! Comment, tu ne vois pas ? tu n'es pas enchanté ? mais c'est ta chambre ! »

Je restai stupéfait, pendant que lui continuait : « Crois-moi, ce sera superbe et, à peu de frais, tu t'arrangeras à merveille. L'expédition est dans la déche, nous tirons tous le diable par la queue. »

Il ouvrit une autre boîte dans laquelle régnait une chaleur atroce : « Vois, tu ne te plaindras plus : Amundsen et Mélaerts logeront là ».

Il me fit encore traverser le carré, et me désignant une sorte de couloir : « Racovitza, Arctowski, le docteur et moi, nous serons installés ici » (1).

Je fis aussi un tour dans la machine, puis remontai sur le pont où je remplaçai le commandant, qui alla se reposer.

Le soir la *Belgica* était amarrée à Anvers, où elle fut définitivement armée, et où elle embarqua ses approvisionnements.

La *Belgica* était un ancien baleinier norvégien (*Patria*) long de 30 mètres, large de 6<sup>m</sup>50 et jaugeant 244 tonneaux. Il fut remis en état et spécialement aménagé pour le voyage qu'il allait entreprendre.

La coque du navire était en bois de Norvège, d'une extrême dureté. Elle fut renforcée par un soufflage en greenheart s'étendant sur toute sa longueur et à peu près jusqu'à la lisse de plat bord, et protégeant la coque, proprement dite, contre la friction des glaces.

À l'avant, un certain nombre de bandages de fer consolidaient l'étrave, et, vers l'étambot, deux puits mettaient en communication le pont et la mer. L'un de ces puits, la jaumière, servant au passage à la partie supérieure de la mèche du gouvernail, permettait, en cas d'avarie, de remplacer ce dernier plus facilement. Le second était utilisé pour relever l'hélice, pour la pro-

(1) Les logements furent considérablement améliorés pendant notre séjour dans le port d'Anvers.

téger des glaces, ou encore pour marcher plus facilement à la voile.

La *Belgica* possédait deux bonnes hélices : l'une en acier de Suède, l'autre, de rechange, en bronze. L'une et l'autre de ces hélices, à deux branches et de faible largeur, étaient cachées en majeure partie par l'étambot, lorsqu'elles étaient placées verticalement pour la marche à la voile.

La machine, à double expansion, avait une force de 35 chevaux nominaux. A toute vapeur (115 tours), le navire filait sept milles à l'heure ; à l'allure moyenne, il parcourait quatre milles, enfin à l'allure très économique (1,8 tonne de charbon par jour) il franchissait trois milles.

La machine ne possédait qu'un seul condenseur avec bagues en bois, et qui souvent nous donna de sérieuses préoccupations, et une seule pompe de circulation qui ne pouvait fonctionner que quand la machine était en marche (1). Par contre, nous pouvions éventuellement l'utiliser pour vider la cale. Ajoutons que notre unique pompe à air et à eau avait une soupape de refoulement à la mer défectueuse, et que la pompe d'alimentation et la pompe de cale étaient parfois enrayées toutes les deux.

Le petit cheval de la machine était un vieux rossignol, muni d'un tuyautage mal distribué ; enfin nous avions une pompe d'alimentation à la main, qui ne servit qu'en Norvège pour les essais à froid.

La chaudière de la *Belgica* était neuve, mais si malheureusement construite qu'on ne pouvait la visiter que très imparfaitement dans certaines parties, et aucunement dans quelques autres. Lorsqu'il s'agissait de la nettoyer, nous devions chercher, dans les ports de relâche, un enfant excessivement mince qui, grâce à une forte rétribution, consentit à descendre dans les passages resserrés et à les

(1) Lorsque nous étions stoppés et que nous faisons usage de la bobine d'enroulement, du treuil ou de la machine à sonder, la circulation dans le condenseur devait être faite par le petit cheval dont le débit était insuffisant.

nettoyer, en s'y recroquevillant dans les positions les plus extraordinaires. Ce travail devait être peu banal, car, malgré la bonne aubaine, le gamin ainsi enrôlé désertait à bref délai.

Comme machines auxiliaires, la *Belgica* possédait un distillateur très pratique destiné à faire de l'eau douce en mer, et qui nous fut des plus utiles dans la banquise ; puis, un treuil puissant pour relever les chaluts, et aider éventuellement aux manœuvres de force ; puis encore une machine pour la bobine d'enroulement du câble de dragage, véritable bijou sorti de l'arsenal de guerre de Copenhague ; enfin une machine à sonder de Le Blanc.

Je viens, en toute franchise, de critiquer notre machine au point de vue technique ; il est juste aussi que je reconnaisse, et avec une entière satisfaction, que cette machine si naïvement construite nous a laissés rarement dans l'embarras, et que nous devons peut-être à sa grossière simplicité, la force avec laquelle elle résista aux rudes travaux qu'on lui fit exécuter.

La *Belgica* était grée en trois-mâts barque. Sa mâture présentait la particularité des huniers à rouleaux. Ce genre de huniers, qui n'est pas recommandable pour les navires d'un fort tonnage, est, au contraire, très avantageux pour un navire comme le nôtre : 1° il exige fort peu d'hommes pour la manœuvre ; 2° il permet de prendre très rapidement un ou plusieurs ris ; 3° il ne réclame aucun homme dans la mâture ; 4° enfin, le fonctionnement en est parfait, lorsque pour hisser ou pour amener les huniers, on a soin de prendre, au préalable, le vent arrière.

Tous ces avantages sont d'un prix inestimable, lorsqu'il s'agit d'explorer des régions où le temps varie très brusquement.

Ce système, qui nous rendit des services si précieux, a cependant des inconvénients : 1° la toile use rapidement aux endroits des racages ; 2° les racages doivent être



fort exactement ajustés : s'ils sont trop petits, la toile se déchire ; s'ils sont trop grands, le rouleau les force et sort lui-même de leurs guides, lorsque le vent est violent ; 3° quand le rouleau est sorti du racage et qu'il n'a pas été possible de le remettre en place immédiatement, il fléchit et prend une déformation telle qu'il devient difficile, par la suite, de le faire rentrer dans les racages.

Le gouvernail se composait d'une série d'importantes pièces de bois. Il était actionné par une roue, placée à l'arrière, et à l'aide de laquelle on gouverne sous voiles ; ou par une roue, placée sur la passerelle d'avant, et avec laquelle on gouverne sous vapeur. Or, lorsqu'il s'agissait de changer de roue pour gouverner, nous perdions un temps considérable à l'ajustage des chaînes.

Pour obvier à cet inconvénient, le système fut changé, et l'on fit usage, pendant la campagne, d'une drosse sans fin, s'enroulant, en même temps, sur les arbres des deux appareils de gouverne.

Les ancres étaient au nombre de quatre : deux ancres de bossoir ayant chacune 120 mètres de chaîne environ, une ancre de miséricorde de petite dimension et une ancre d'embarcation. On les manœuvrait avec le traditionnel et misérable guindeau des baleiniers : les fonds de l'expédition n'ayant pas permis l'acquisition d'un cabestan à vapeur.

Les embarcations, au nombre de quatre, comprenaient deux baleinières très lourdes qui ne furent presque jamais employées, un bon canot et un youyou. Ces deux derniers étaient d'un genre gracieux, bien que le youyou fût peu stable. Nos embarcations n'avaient pas de grément à la voile ; pourtant, tout à la fin de notre hivernage, nous en fîmes construire un en prévision du cas où, notre navire étant écrasé par les glaces, il ne nous resterait que les embarcations pour rejoindre l'Amérique ou l'Australie. Les approvisionnements de toutes sortes dont une telle expédition doit se charger sont innombrables. Le con-

bustible est d'une importance capitale. La *Belgica* avait emporté d'Anvers 120 tonnes de charbon aggloméré et 40 tonnes de charbon, genre anthracite, destiné aux poêles, à bord, et dans les baraques d'hivernage. En outre, 100 tonnes de charbon aggloméré avaient été envoyées à Punta Arenas, que nous prenions comme base d'opération.

On avait limité au strict minimum la quantité d'huile de graissage, les bourrages, les objets de matelotage, la toile à voile de réserve, les outils et le bois du charpentier.

Les approvisionnements en vêtements avaient été faits avec la même économie.

Pour bien comprendre les principes qui avaient guidé de Gerlache dans ces acquisitions, il faut se rappeler le plan primitif de l'expédition.

La *Belgica* comptait arriver dans le secteur antarctique sud-américain, au commencement de l'été austral 1897 ; puis, longeant la banquise vers l'est ou vers l'ouest, elle devait tâcher de débarquer, pour un hivernage, à la Terre Victoria, près du cap Adare, quatre membres de l'expédition : de Gerlache, Amundsen, Danco et Arc-towski. Pendant ce temps, le navire ferait une campagne dans le Pacifique, s'approvisionnerait à Melbourne, et, l'année suivante, retournerait au cap Adare rechercher les explorateurs.

Il suffisait donc, si tout se passait comme on l'avait prévu, d'avoir un outillage et des vêtements spéciaux pour les quatre personnes destinées à l'hivernage.

Acheter un matériel complet d'hivernage pour chaque homme eût été par trop coûteux. Il fallut donc se bercer de l'illusion (illusion que les événements eurent bientôt dissipée !) que si la *Belgica* était prise dans la banquise, ce ne serait pas bien loin de la mer libre, qu'elle jouirait là d'un climat maritime, et n'y devrait pas affronter de grands froids. Une autre éventualité obligeait encore à l'acquisition d'un équipement spécial pour chaque homme : celle où le navire, après avoir débarqué une partie du per-

sonnel au cap Adare, eût été écrasé dans les glaces ! Ces hypothèses n'avaient certes pas échappé à de Gerlache, mais le manque de ressources l'avait obligé à n'en pas tenir compte.

Le matériel et l'équipement spécial *destiné aux quatre personnes de la station d'hivernage* comprenaient : un vêtement de fourrure par personne ; des vêtements spéciaux en laine, achetés par ceux qui devaient hiverner. Deux baraques en bois, deux traîneaux, une tente, des skis, des raquettes à neige, des finshoes, des koemakers, des bottes en feutre, et deux petits réchauds, dont un du modèle employé par Jackson.

Quant aux vêtements spéciaux destinés éventuellement aux autres membres du personnel si tous devaient hiverner, ils formaient une assez pauvre garde-robe.

La question des vivres, on va le comprendre, est aussi importante que celle du combustible et des vêtements.

Nul n'ignore que l'extrême froid comme l'extrême chaleur constitue un climat auquel on ne s'expose pas sans danger. Les fièvres ne règnent pas dans les régions australes, mais d'autres maladies s'y développent avec une rapidité foudroyante : le scorbut, les troubles cardiaques, les accès de phobie, etc. Le lieutenant Danco fut emporté, en huit jours, par une maladie de cœur. La longue nuit polaire déprime rapidement l'individu le plus sain, le plus résistant, et occasionne une anémie, aggravée encore par les travaux excessifs qui incombent naturellement à tout équipage peu nombreux. La privation de viande fraîche, l'abus des conserves amènent peu à peu le dégoût de toute nourriture, alors que la rigueur du climat exigerait, au contraire, une alimentation plus variée, plus copieuse que l'alimentation habituelle.

Toutes ces considérations prouvent surabondamment que le choix des vivres ne peut être laissé au hasard, puisque de ce choix dépend la santé, la vigueur physique et intellectuelle de l'explorateur. Je préconise donc les mesures suivantes :

1° La nourriture sera aussi variée que possible.

2° En quittant le dernier port de relâche, on emportera non seulement de la viande abattue, mais de la viande sur pied : bœufs, poulets, oies, canards, cochons qui, ces derniers surtout, vivent à merveille à bord.

3° On se chargera de viandes *conservées* de toutes espèces, non seulement des viandes bouillies et hachées, mais surtout des viandes fraîches, salées, fumées, rôties ; de nombreuses espèces également de légumes et de fruits.

4° On réservera spécialement pour l'hivernage les soupes extraordinaires, les légumes comprimés, et les farines de tous genres, afin que l'équipage n'en soit pas fatigué, au moment où l'appétit lui deviendra plus nécessaire.

5° On tiendra compte des goûts, des habitudes de la population embarquée et on ne se basera pas sur le choix fait, précédemment, par des marins d'autres pays : les Français, les Belges, ne mangeront pas avec le même plaisir la cuisine des Norvégiens, des Russes, des Chinois, et vice-versa.

6° Les fatigues, les dangers étant les mêmes pour tous, la nourriture doit être la même, à quelques détails près, pour les marins et pour l'État-Major. Ce principe d'égalité étant admis, il faut, non pas réduire l'État-Major au régime alimentaire d'un navire de commerce ordinaire, mais élever le régime de l'équipage au régime d'un État-Major qui doit être bien traité, afin de conserver sa vigueur physique et intellectuelle.

7° Enfin, il faut que, pendant toute la période préparatoire à l'expédition, et la longue traversée de l'Atlantique, on fasse, dans chaque escale, des approvisionnements en vivres frais (viande sur pied), sans être obligé de regarder à la dépense.

Mais, l'alimentation telle que je la préconise coûte cher, très cher même. Comment concilier cela avec une stricte économie ?

Deux arguments sont en présence, dont l'un nous crie : N'oubliez pas que l'argent de l'expédition n'est pas lourd ! n'oubliez pas qu'il a été souscrit, et que certains petits souscripteurs, peu versés dans les nécessités d'une grande entreprise, trouveraient juste de se plaindre que les membres de l'expédition désirassent se gaver de bonnes choses à leurs frais ! n'oubliez pas les « haro » qui furent poussés, lorsqu'on fit courir le bruit que vous aviez embarqué du « foie gras », alors que vous aviez embarqué du « foie de cochon », dont le prix de revient est infime ! n'oubliez pas que si vous avez des amis et des juges éclairés, vous avez aussi des juges ignorants, et, surtout, des jaloux de votre persévérance, des jaloux de la gloire que vous cherchez à recueillir pour votre pays ! n'oubliez pas la presse ; faites en sorte qu'elle n'ait pas de jugement à prononcer. Craignez la presse ! craignez la presse !!!...

L'autre argument répond avec énergie :

Ne vous occupez pas des racontars qui se feront au retour sur les repas pantagruéliques qu'on vous attribuera. Surtout ne craignez pas la presse : certes, elle vous analysera en détails, mais elle vous jugera par ce que vous avez accompli plutôt que par ce que vous aurez mangé. La presse, dans son ensemble, n'est jamais injuste ; la presse intelligente reconnaîtra toujours que la santé seule permet d'exécuter de grandes explorations, et elle sera la première à harceler les petites feuilles ignorantes qui vous critiqueront niaisement.

Certes, il faut avoir de la délicatesse envers les souscripteurs, mais, n'est-ce pas l'outrepasser que de s'imaginer que les souscripteurs, eux, auront *l'indélicatesse de vous exploiter* ?

Comment ! l'équipage touche une solde dérisoire, il doit même payer une bonne partie de son équipement, l'expédition coûte un temps précieux et plusieurs milliers de francs à la plupart des membres de l'État-Major, et vous leur reprochez d'exiger le nécessaire ?... Ces mêmes mem-

bres de l'État-Major, qui se sont acheté des instruments et des vêtements onéreux, pourraient aussi se payer, chaque jour, un petit supplément de 20 à 30 sous, sur la ration quotidienne; mais, comme ils sont partisans du principe de l'égalité dans l'alimentation, là où il y a égalité dans le danger, ils subissent docilement le sort général !...

Que de fois, ces différents arguments ont dû hanter le sommeil de notre Commandant ! Aussi, il se partagea, se multiplia, se divisa, demanda partout des avantages, des réductions sur les tarifs. Il résolut enfin ce problème insoluble pour tout autre, et établit que la dépense, par homme (matelot ou État-Major), serait *de moins de 2 francs par jour*, y compris la boisson.

La *Belgica* emporta 500 kilogrammes de tonite, destinée à faire sauter les blocs de glace dont l'approche deviendrait dangereuse, ou pour écarter ceux qui barraient éventuellement l'entrée d'une clairière d'eau libre.

La mise de feu devait se faire à l'aide de mèches bikford et de capsules de fulminate de mercure dont nous avions un assez grand approvisionnement.

Nous verrons plus loin que cet explosif nous causa bien des désillusions.

Enfin nous possédions six grandes scies à glace qui nous rendirent des services inappréciables : ouvrant les trous pour les sondages et les pêches, et nous permettant finalement même de nous dégager des glaces en 1899.

Les locaux habités comprenaient :

Sous la dunette, les chambres occupées par l'État-Major : sous la passerelle centrale, le laboratoire; enfin à l'avant, dans l'entrepont, le poste de l'équipage.

Le vaigrage et les cloisons, à l'arrière, étant doubles, on avait placé, entre ces doubles murailles, une épaisse couche de feutre, afin de conserver plus facilement la chaleur dans cette partie du navire.

La description des logements de l'État-Major trouverait peut-être place ici, mais je préfère en parler plus loin, en même temps que des installations d'hivernage.

Le poste de l'équipage était grand, très bien aéré et prenait jour par une large claire-voie. Il était garni de seize couchettes, placées en abord et sur deux étages. Elles étaient munies de bons matelas et de chaudes couvertures de laine. Au centre même du poste, deux grandes tables se trouvaient montées en permanence, tandis que, près du mât de misaine, s'élevait un tout petit lavabo de bébé, surmonté d'une glace minuscule. Dans un coin, une bibliothèque peu garnie, et, à côté, suspendue au cloisonnement, une carte sur laquelle nous tracions la route suivie par le navire.

Le laboratoire, installé sur le pont, était éclairé par deux grandes fenêtres et six larges hublots. Il était divisé longitudinalement en deux compartiments : le compartiment de tribord, occupé par Racovitza, et le compartiment de bâbord réservé à Arctowski.

Du côté Racovitza, une grande bibliothèque de cent volumes, contenant des mémoires sur la flore et la faune antarctiques, ainsi que des livres de détermination pour tous les groupes ; une armoire où s'étagaient des tubes de toutes tailles pour les échantillons recueillis ; enfin, sur la table, les appareils de précision, tandis que, dans le fond du réduit, s'entassaient des filets, des lignes, des engins de pêche de toutes sortes.

Du côté Arctowski, l'encombrement de thermomètres marins, d'anémomètres, de baromètres, d'hygromètres, de bouteilles à eau, de cornues à formes bizarres était tel qu'on se demandait comment tout cela pouvait tenir dans un espace aussi restreint, et n'être pas brisé par le roulis et le tangage.

Au moment où la *Belgica* arrivait à Anvers, le laboratoire ne contenait encore absolument rien. Il fallait chan-

ger une partie des logements, mettre la machine en état, embarquer les approvisionnements et les vivres, enrôler un complément d'équipage. Il fallait... oh ! tourment ! recueillir encore 80 000 francs, somme absolument nécessaire à l'exécution de l'entreprise !

Comment de Gerlache allait-il sortir de cette impasse ?

### CHAPITRE III

#### *Dans le port d'Anvers*

Pour bien comprendre mon état d'âme, il faut se rappeler que mon départ pour l'antarctique avait été décidé brusquement, par télégraphe, que j'étais frais émoulu de la marine de guerre française, et que si j'étais prêt à remplir le rôle d'officier de navigation, à faire de l'hydrographie et des observations astronomiques ou magnétiques, je ne me reconnaissais aucune aptitude spéciale pour une croisière dans les régions australes. Les premiers jours, je me sentis complètement désorienté. Rien ne me semblait plus extraordinaire que ce bâtiment qui allait entrer en campagne, et dont l'équipage, non complet encore, comptait déjà dans ses rangs quelques matelots indisciplinés et même dangereux.

Comme de Gerlache n'avait pas de rôle d'équipage, nous n'avions aucune action répressive sur les hommes si ce n'est le renvoi. Et encore, il fallait songer aux conséquences qu'aurait produites, autour de nous, l'application quelconque d'une peine disciplinaire. L'opinion publique, encore hésitante, nous eût blâmés et abandonnés !...

Au bout de quelques jours, notre horizon s'éclaircit heureusement : certains hommes se retirèrent d'eux-mêmes, d'autres s'amendèrent *provisoirement*.

Restait la question d'argent ! de Gerlache décida que,



pour attirer l'attention du public, nous organiserions, sur le quai, une exposition du matériel de la *Belgica*.

Pendant cinq jours, règne une fièvre intense de travail ; l'État-Major s'acharne comme les simples matelots. Racovitza persuade même à un ami intime, qui vient lui faire ses adieux, qu'il doit nous aider dans notre labeur. Et, muni d'un marteau et de clous, le brave garçon travaille d'arrache-pied aux baraques d'hivernage !

Enfin, les campements sont montés, les harpons, les filets, les anoraks, les chaussures, les skis, les traîneaux, sont sortis de leurs cases, et étalés d'une façon pittoresque afin de séduire les curieux.

Puis, vint une période plus extraordinaire encore. Pendant huit jours, on nous accabla de visites ! Il fallut sourire à chacun, témoigner des égards spéciaux aux membres de la presse, et, du matin au soir, faire un petit boniment analogue à celui du forain, qui, du seuil de sa roulotte, s'écrie : « Entrez, Messieurs, Mesdames, venez voir la merveille qu'on annonce à la porte ! »

Nous maquions un peu d'habitude et de voix pour ce métier-là, mais, au fond, c'était bien cela. Devant une galerie sans cesse renouvelée, nous donnions des explications sur la pêche, sur les sondages, sur les dragages, sur... la banquise même que nous n'avions jamais vue !...

Parfois les questions nous déconcertaient légèrement.

Une jolie femme, en toilette noire des plus seyantes, nous prie de lui montrer la route suivie par Nansen au pôle sud ! Pleins d'égards pour ce naïf géographe, nous glissons une carte de l'arctique sur celle de l'antarctique, et nous donnons l'explication demandée, sans que la belle visiteuse ait à rougir de sa question. Un homme politique influent nous demande, d'un air malin, pourquoi nous nous imposons la fatigue de prendre des échantillons d'eau à différentes profondeurs, alors qu'il est si facile d'en puiser, avec un seau, à la surface !

Une dame nous plaint, à haute voix, des chaleurs atroces que nous devons supporter près du pôle sud. Un monsieur nous dit, confidentiellement, qu'une des questions géographiques les plus importantes serait de déterminer la distance exacte qui sépare les deux pôles ; et, qu'à ce point de vue, il y aurait peut-être avantage à passer par le pôle nord pour atteindre le pôle sud.

Nous en sommes encore à mûrir cette idée !...

Et voilà le métier que nous faisons, pendant des jours et des jours. Le soir, parfois, lorsque nous nous retrouvons avec Aretowski et Racovitza, nous déplorons ce temps précieux que nous perdons, alors que nous n'aurions déjà pas assez de tous nos instants pour régler nos instruments, pour revoir certaines questions.

Et le temps passe, et l'argent ne vient pas.

Enfin, un matin, M. Schollaert, ministre de l'Intérieur et de l'Instruction publique, fait annoncer sa visite pour 14 heures. Aussitôt, renaît, en notre âme, une lueur d'espoir.

A l'heure dite, le Ministre, accompagné de son Chef de cabinet, M. Van Overbergh, et de M. Helleputte, représentant, visite le navire et se fait longuement expliquer nos plans, notre projet d'itinéraire. A 16 heures, lorsqu'il nous quitte, il ne promet rien encore, mais, dans son regard satisfait, nous lisons un sincère encouragement. Le lendemain, le Gouvernement demandait à la Législature un crédit supplémentaire de soixante mille francs, et cette proposition était votée à l'unanimité.

Enfin !

Enfin, surtout pour de Gerlache qui, depuis trois ans, mendiait pour son expédition et subissait, avec une parfaite sérénité, il est vrai, toutes les humiliations, ... pourvu qu'elles fussent payées.

Quelle vie !

Mais notre brave Commandant devait encore éprouver un ennui sérieux avant le départ.

Lorsque la *Belgica* était partie de Norvège, le bâtiment était léger. Pour le lester, de Gerlache avait fait remplir d'eau douze grands réservoirs, que l'ancien baleinier avait à fond de cale, et qui avaient servi primitivement à recevoir l'huile recueillie pendant les pêches dans le nord.

Pour alléger le service de notre équipage restreint, le commandant des pompiers s'offrit à vider nos cales. Il n'en fallut pas davantage pour que le bruit se répandit, avec persistance, que le navire faisait eau.

Pour comble de malheur, une soupape de refoulement à la mer n'était pas convenablement ajustée. Lorsque le navire eut embarqué son combustible et qu'il fut chargé, cette soupape se trouva sous la flottaison. L'eau pénétra donc effectivement dans le navire, pendant quelques instants. Dès lors, l'inquiétude se manifesta sérieusement. Peu s'en fallut que, pour rassurer l'opinion publique, de Gerlache ne fût astreint à retourner en cale sèche !

C'eût été retarder d'un an le départ, c'eût été, peut-être, la ruine de l'expédition ! de Gerlache se démena tant et si bien qu'il finit par dissiper les craintes.

Le 15 août 1897, la *Belgica* sortit des bassins, de grand matin, et fut amarrée au corps mort du bâtiment des pontonniers du génie. A midi, une réception grandiose nous est offerte par le « Yacht Club » d'Anvers, dont nous battons le pavillon. Plusieurs généraux assistent à cette fête.

Vers 16 heures, nous nous séparons, au milieu de l'effusion générale.

Libre de mon temps, je me rends au Château de Niel, où se décident... mes fiançailles. Combien ces dernières heures furent délicieusement émues ! Que de conseils, que de recommandations ! je dois promettre d'être bien sage, de me vêtir chaudement là-bas, dans les glaces, de ne faire aucune imprudence !...

Une grande inquiétude, pourtant, par moments, me

serre le cœur : ma fiancée, ayant fait récemment une chute, ne peut marcher ; les médecins craignent une complication. Hélas ! leurs prévisions étaient justes, car, pendant les deux ans que dura l'expédition, ma pauvre amie ne put quitter la chaise longue.

Mais l'heure avance ! encore un dernier adieu, un dernier regard, et je rentre à bord...

Pendant mon absence, la chaîne du corps mort du bateau des pontonniers avait cédé. Heureusement que l'officier de service avait aussitôt laissé tomber une des ancrs de bossoir que nous avions au mouillage, et la *Belgica* n'avait pas eu le temps d'être entraînée par le courant.

## CHAPITRE IV

### *Faux départ*

Le 16 août 1897, dès l'aube, tout le monde, à bord, était sur pied. On embarquait les derniers approvisionnements, tandis que, sur la passerelle, nous fixions le compas étalon de Thomson, qui venait enfin de nous parvenir.

A 8 heures, la rade est en fête, les nombreux navires du port arborent leurs grands pavois, tandis que nous envoyons les couleurs avec une certaine émotion.

La *Belgica* est envahie par une foule de parents et d'amis (1). Que de discours ! que de phrases bizarres !

Depuis un mois, on ne parlait de nous qu'avec les épithètes : hardis, courageux, vaillants, valeureux, hommes

(1) En ce qui me concerne, j'avais prié ma famille, dont les membres sont fort nombreux, de ne pas venir me faire d'adieux, le jour du départ. Je ne voulais pas d'attendrissement à bord, ni de scènes d'émotion. Mon désir fut respecté. Seul, mon frère aîné vint me serrer la main, au dernier moment, et se retira.

d'élite, savants, etc., etc. !... C'est inouï comme on se fait vite à cet honneur, surtout quand on n'a rien fait pour le mériter. Passe encore pour de Gerlache, dont la persévérance dans le but poursuivi était au-dessus de tout éloge; mais nous, qu'avions-nous fait ? Absolument rien, si ce n'est consentir à prendre part à l'expédition.

Le 16 août, ce fut bien autre chose. On nous donnait tous ces qualificatifs à la fois ! on nous embrassait, même les personnes qui nous connaissaient à peine ! on suppliait : « Rapportez-moi un petit souvenir des régions polaires, n'importe quoi, mais quelque chose de là-bas ! » Et nous répondions sans cesse : « Oui, oui, c'est entendu ». Je promis une vingtaine de fois.... la peau du premier ours blanc que je tuerais pendant la campagne. Je ne m'engageais pas à grand'chose.

A dix heures précises, l'ancre est levée. Les visiteurs nous ont quittés ; il ne reste plus à bord que les membres de la famille de Gerlache et deux de leurs amis intimes.

La *Belgica* vire de bord, défilant le long des quais où se trouve massée une foule enthousiaste.

Sur le grand Ponton, la musique militaire joue l'air national répété au loin par le carillon de la cathédrale, dont la flèche porte un gigantesque pavillon et une flamme belges.

A bord de la *Belgica*, le pavillon est amené, puis hissé à bloc lentement. L'équipage crie : « Vive la Belgique ! » tandis que les membres de l'État-Major se découvrent (1).

Nous naviguons de conserve avec un grand nombre de petits navires gracieusement pavoisés.

Voici le *Brabo* de M. R. Osterrieth, la *Mariana* du baron de t'Serclaes, l'*Express* de M. Cogels ; voilà le *Nixe* de M. Karcher, le *Lorelei* de M. Reiss, la *Fauvette* de M. Hanssens ; plus loin, le *Mimosa* de M. Nys-

(1) MM. Arctowski, Danco et Racovitza devaient être amenés à bord, avec le monde officiel, par l'*Émeraude*.

sens, le *Colibri* de M. Walscharts, et l'*Oscar et Virginie* de M. Lissnyder ; plus loin encore, la *Vague*, *Telegraaf III*, *Telegraaf IV*, etc., etc. ; sans oublier la gracieuse *Mouette* que gouverne son propriétaire, M. Albert Grisar, secrétaire-adjoint du Yacht-Club, excellent marin, et l'un de nos meilleurs amis.

Le temps est superbe, le ciel est d'azur et le soleil brille de tous ses feux.

De la rade, le bruit monte, le canon tonne au Yacht-Club, les sirènes des navires jettent leurs appels stridents auxquels répond le sifflet de la *Belgica*, et, dans les moments d'accalmie, les sons de la *Brabançonne* arrivent encore jusqu'à nous.

Loin, derrière nous, un vapeur s'efforce de nous rejoindre. C'est l'*Émeraude*, le bâtiment officiel, à bord duquel se trouvent le Ministre de l'Intérieur et de l'Instruction publique, les présidents des Sociétés de Géographie de Bruxelles et d'Anvers, des sénateurs, des députés, des membres de l'Académie et la foule de nos amis.

Nous passons à contre-bord du *San-Francisco* de la marine de guerre des États-Unis, nous échangeons un salut, et tandis que nous hissons le pavillon de la République amie, la musique du navire de guerre répond par notre hymne national.

Au Doel, la *Belgica* embarque 500 kilogrammes de tonite (1). Pendant ce temps, l'*Émeraude* nous accoste et les autorités civiles et militaires passent à notre bord.

M. le ministre Schollaert nous adresse alors l'allocution du départ : quelques mots simples mais presque affectueux et très encourageants.

Les passagers de l'*Émeraude* nous quittent au bout de quelques instants, et, notre chargement effectué, nous poursuivons notre route.

(1) Explosif dont les effets sont sensiblement les mêmes que ceux de la dynamite.

Tout à coup, vers notre avant, s'avance un cuirassé. C'est le *Kortenaar* que Sa Majesté la Reine des Pays-Bas envoie à notre rencontre.

Le navire hollandais hisse notre pavillon et salue la Belgique de vingt et un coups de canon, tandis que son équipage tout entier passe à la bande.

La *Belgica* et plusieurs yachts de l'escorte répondent en hissant au grand mât les couleurs de la Hollande ; puis, dans un vif élan de reconnaissance pour cette marque de courtoisie de la Reine Wilhelmine, les Belges entonnent l'air national néerlandais. Qu'elles sont loin les querelles d'autrefois ! On peut dire qu'en cette journée du 16 août 1897, Belges et Hollandais furent sincèrement unis de cœur et que les vivats poussés par les deux peuples, l'un pour l'autre, furent vraiment spontanés.

Mais, à mesure que nous nous éloignons de la frontière belge, notre escorte diminue.

Bientôt l'*Émeraude* vire de bord, et il ne reste plus que quelques yachts voguant avec nous, à tribord de l'immense *Kortenaar*.

Vers trois heures, le *Brabo* nous accoste, les parents du Commandant de Gerlache et M<sup>me</sup> Osterrieth viennent nous faire leurs adieux. Une profonde émotion étreint tous les cœurs, en voyant ce père, cette mère, embrasser leur enfant, peut-être pour la dernière fois ! Je me sens pris d'attendrissement ; je pense à mes chers parents, à la douleur qui les aurait déchirés, s'ils avaient vécu jusqu'à ce jour !... de Gerlache est près de moi, son épaule touche légèrement la mienne ; je lis, dans ses yeux et ceux de sa mère, une douleur profonde, et, voulant, à la fois, rassurer et la mère et le fils, je m'avance vers M<sup>me</sup> de Gerlache, je lui dis de ne rien craindre pour l'avenir, que mes compagnons et moi, nous lui ramènerons son fils. et nous nous dévouerons sans réserve au succès de l'expédition.

A ces mots, l'équipage pousse des hourras pour le Commandant et sa famille.

Puis, on largue les amarres, et chacun retourne à son poste. Le *Brabo* s'éloigne ; de Gerlache, dans le nid de corbeau, le suit longtemps des yeux.

Un tout petit vapeur ne nous a pas quittés : c'est l'*Express*. A son bord, se trouvent M. Cogels, le propriétaire, ainsi que MM. Joostens et Mols.

Pendant une heure, le yacht nous accompagne encore ; puis, au moment de la séparation, ces messieurs, voulant nous donner une marque de joyeuse sympathie, nous rendent les honneurs à l'instar des navires de guerre. L'un d'eux amène le pavillon ; l'autre, armé d'un fusil à répétition, tire une salve qui n'en finit plus ; le troisième souffle une stridente brabançonne dans ... un cor de chasse, tandis qu'un matelot, suspendu à la corde de la sirène, fait hurler le sifflet et qu'un timonier nous envoie les derniers adieux par un des signaux du code !

Toute cette parodie, plaisante au possible, se passe à courte distance du *Kortenaar*, dont elle doit amuser l'État-Major.

Peu à peu, les coups de feu s'éloignent, on les devine encore au jet de flamme qui, par intervalle, scintille ; la *Brabançonne* n'est plus qu'un souffle, la patrie est loin déjà, mais la voix de la sirène nous rappelle encore nos bons et joyeux amis... Maintenant, tout est calme à bord et semble triste. La brise s'est levée, de gros nuages noirs viennent du suroit, l'Escaut s'agite, et la marée qui vient de changer est contre nous. Nous n'avancons que lentement.

Il est décidé que nous passerons la nuit en rade de Flessingue, pour remettre un peu d'ordre dans notre navire.

Après un échange de signaux avec le *Kortenaar*, il est arrêté que nous ne reprendrons la mer que le lendemain matin, à huit heures, et nous mouillons devant Flessingue, tandis que le *Kortenaar* va se mettre à l'abri dans le port.

Pendant que l'équipage vaque à différents travaux,



l'État-Major tout entier, réuni au carré, recopie un grand nombre de fois une adresse de remerciements de de Gerlache à la Belgique.

Ce travail nous amuse énormément ; chacun de nous s'interrompant, tour à tour, pour faire quelques remarques humoristiques de circonstance, que de Gerlache écoute d'ailleurs avec une entière bonne grâce.

Le travail terminé, le pilote emporte notre courrier, et nous allons nous reposer jusqu'au lendemain matin.

Le 17 août, à 8 heures, le *Kortenaar* nous rejoint, nous levons l'ancre.

A peine l'hélice est-elle en marche que le mécanicien nous prévient qu'il faut immédiatement stopper, attendu que le condenseur chauffe d'une façon extraordinaire (1).

Aussitôt de Gerlache commande de mouiller l'ancre de tribord. Lorsque celle-ci est à 20 mètres du bord, la chaîne se coince sur le guindeau !

Le navire tangué ; il reçoit même des secousses assez violentes, car l'ancre ne touche pas le fond ; il est aussi impossible de la relever que de filer plus de chaîne. Nous tournons dans tous les sens, et le navire ne gouverne presque plus (2).

Pour sauver la situation vis-à-vis des Hollandais, de Gerlache fait amener un canot et se rend en visite de remerciements, à bord du *Kortenaar*. Là, il boit lentement, à petites gorgées, le verre de porto qui lui est offert ; il veut nous laisser le temps de nous débrouiller.

Vain espoir : la manœuvre se fait avec une sage lenteur. Alors de Gerlache explique, au commandant du *Kortenaar*, nos difficultés, et le prie, étant données les

(1) Pour vider l'eau de la cale, on avait fait usage de la pompe de circulation ; mais des escarbilles provenant de la cale s'étant introduites dans la pompe l'empêchaient de fonctionner.

(2) Il ne pouvait être question de mouiller une seconde ancre. Les deux chaînes se fussent probablement tournées l'une autour de l'autre, et, comme la mer se formait, notre situation eût pu devenir critique.

critiques récentes concernant le navire, de ne point parler de cet incident. de Gerlache revient à bord. Le nœud, formé dans la chaîne, venait enfin d'être défait. La machine étant aussi réparée, nous nous remettons en marche.

Par suite de la résistance offerte par l'ancre qui n'était pas relevée, nous gouvernions encore avec de telles difficultés que le *Kortenaar*, s'imaginant que nous prenons un mauvais chemin, nous devance comme pour nous indiquer la vraie route !

Oh ! quel sentiment de profonde humiliation je ressentis à ce moment ! Toutes les préoccupations des derniers jours me revinrent à l'esprit. Avec écoëurement, je détournai mes regards du compas étalon, non compensé, non réglé, auquel le constructeur avait même oublié de joindre l'alidade pour l'observation des relèvements.

Enfin, l'ancre fut remise à son poste, le navire reprit sa route (1).

A midi, nous établissons une partie de la voilure, mais, vers 4 heures, nous n'avancons presque plus, nous avons le vent et la mer debout. De plus, la marée a changé et le courant est contre nous. Le *Kortenaar* voit notre situation ; il nous offre la remorque que nous acceptons jusqu'au jusant. A 5 h. 40, nous sommes devant le bateau-phare, le *Wandelaar*, où le *Kortenaar* doit nous quitter.

La remorque est larguée, le cuirassé défile à contre-bord de la *Belgica* que l'équipage hollandais acclame pendant que l'équipage belge crie « Vive la Hollande ! »

Les deux navires amènent leurs pavillons. La *Belgica* envoie le signal « remerciement », le *Kortenaar* répond « souhaits ». La *Belgica* dit encore : « Merci et adieu ! »

(1) Dans la chambre des machines, régnait depuis toujours, une certaine anarchie. A Anvers déjà, M. Van Rysseberg s'était retiré, tandis que le Commandant avait dû, par suite de circonstances spéciales, se priver des services de M. Somers. Deux autres mécaniciens D. et P. s'étant engagés, M. Somers avait proposé de les mettre au courant de la machine, pendant le trajet d'Anvers à Flessingue. Là, il proposa au Commandant de faire encore route avec l'expédition jusqu'à Montevideo.

Puis, les navires s'éloignent l'un de l'autre, et, bientôt, ne se distinguent plus.

Sur le pont de la *Belgica* règne un grand désordre : des caisses et des objets de toutes espèces sont là, pêle-mêle, n'ayant pas trouvé place dans la cale. de Gerlache et moi, nous sommes sur la passerelle et, chose extraordinaire, je n'ai pas le mal de mer (1).

Racovitza est dans son laboratoire ; Danco se promène en fumant sa pipe comme un vieux loup de mer ; Arcowski, affalé sur la dunette, est visiblement indisposé.

Je m'approche pour lui dire qu'une de ses malles encombre le pont et ne peut trouver place dans la cale déjà pleine. Aussitôt, il m'engage à la faire jeter par-dessus bord. Il se soulève même, un instant, pour voir exécuter cet arrêt, puis... il retombe dans sa pénible méditation!...

Tout à coup, le mécanicien nous annonce que le tuyau de refoulement de la pompe d'alimentation s'est crevé, et que, malgré la réparation provisoire, il n'est pas possible de s'éloigner de Belgique, dans ces conditions.

Une seule solution se présente : faire route sur Ostende, où la machine sera revue complètement dans les chantiers de l'État.

(1) J'ai beaucoup navigué : sur des cuirassés, des croiseurs, des torpilleurs, des paquebots, sur des frégates à voiles, et partout, et toujours, j'ai eu le mal de mer. Je l'avais même, au mouillage, dans les rades mal abritées. J'ai toujours réagi autant que possible, et je ne me suis jamais abstenu de faire mon service au complet. Au reste, malgré ce rude tribut payé à Neptune, je ne m'en portais pas plus mal. Chose singulière : par les très mauvais temps, le mal cessait, pour revenir plus impitoyable, dès qu'une accalmie se produisait ! Certains faits permettraient de supposer que ce mal provient parfois d'une suggestion. J'étais dans l'escadre active de la Méditerranée, à bord du *Magenta*, et je venais d'avoir le mal de mer, pendant plusieurs semaines. Je débarque, un jour, au golfe Juan, et vais à Nice, où j'ingurgite enfin un repas... qui me reste fidèle ! Le soir, en rentrant au golfe Juan, je demande une chambre dans un hôtel de la plage, j'ouvre ma fenêtre, et je regarde, au loin, le *Magenta* qui tangué, sous une petite levée. Mes yeux avec plaisir suivent le cuirassé, quand, tout à coup, je vois mon balcon se soulever, et s'abaisser... J'étais ressaisi par le mal de mer !... J'ai constaté souvent des cas analogues, parmi les officiers de marine.

Cette ligne de conduite étant adoptée, à 2 heures du matin, par une nuit très noire, la *Belgica* est mouillée et amarrée à Ostende, à quelques mètres du yacht du Roi : la *Clémentine*.

Dès 4 heures du matin, mon frère, ingénieur en chef de la Marine, est à bord avec des mécaniciens. Après une inspection minutieuse, on s'aperçoit que la machine réclame quelques réparations urgentes qui demanderont plusieurs jours de travail. Et voilà comment la *Belgica* se retrouve en Belgique, alors que, depuis un mois au moins, elle aurait dû voguer vers le sud !...

## CHAPITRE V

### A Ostende

Oh ! la bonne idée qu'a eue notre machine de se détraquer ! Nous pourrions réparer maintenant, du moins en partie, les lacunes de nos premiers préparatifs.

Pendant que les mécaniciens du bord et ceux de l'État travaillent, que les matelots font l'arrimage du matériel et des vivres embarqués, que Racovitza et Arctowski aménagent leur laboratoire, je m'empresse de régler le compas étalon, et de faire des observations astronomiques pour la marche des chronomètres.

La foule cherche encore, mais en vain, à envahir le navire. Peu de personnes sont admises à bord et on les laisse visiter seules le bâtiment : aucun de nous n'ayant le loisir de leur servir de guide.

Le 18 août, à 9 h. du matin, le yacht royal est en émoi : le Roi arrive dans une heure et se rendra à bord de la *Clémentine*. Aussitôt la *Belgica* fait un brin de toilette pour se présenter avec plus d'avantages.

À 10 h. précises, le Roi circule en rade, dans son canot à vapeur, qui ne porte aucune marque distinctive.

Nous plaçons tous nos hommes sur le pont, et, au moment où le canot passe à notre avant, l'officier de quart pousse trois fois le cri de « Vive le Roi ! » répété avec élan par tout l'équipage. En même temps, le pavillon belge descend lentement pour saluer le souverain.

Sa Majesté monte à bord de la *Clémentine*, puis, se plaçant au bastingage : « Où est le chef de ce bateau ? » de Gerlache s'avance et se présente. Le Roi fait un signe et, quelques instants après, monte à notre bord.

Alors, nouveau passage à la bande de l'équipage, nouveau salut des couleurs, tandis qu'un immense pavillon est hissé en tête du grand mât (1).

Le Roi à bord de la *Belgica* ! Enfin, nous allons connaître le mot de l'énigme...

Pendant toute la période préparatoire à l'expédition, Sa Majesté avait observé à notre égard la plus stricte réserve, et cette ligne de conduite était, pour chacun de nous, un mystère.

Comment le Souverain qui a créé l'œuvre gigantesque du Congo, se désintéressait-il d'une expédition scientifique belge, soutenue par de nombreux membres de l'Académie, appuyée moralement par le Gouvernement, pour laquelle son peuple avait offert une souscription publique, et la Chambre et le Sénat avaient voté un important crédit ? Comment le Roi ne prenait-il aucun souci d'une expédition qui pouvait donner une impulsion nouvelle au projet de création d'une marine nationale ?

Pourtant la *Belgica* était commandée par un homme qui, depuis des années, avait donné des preuves d'une énergie, d'une persévérance extraordinaires. Dans son État-Major, se trouvaient également deux officiers de l'armée belge, Danco et moi-même, de cette armée qui a

(1) Cela se passe ainsi dans les matines de guerre, quand le chef de l'État est à bord.

été l'*instrument* de la grande œuvre africaine et qui, en maintes circonstances, a prouvé qu'elle sait mourir pour faire son devoir.

J'étais, je l'avoue, profondément humilié. Comment nous expliquer cette abstention de notre Roi, alors que les souverains d'Allemagne, d'Angleterre, de Suède et Norvège, de Danemark encouragent de tout leur pouvoir les expéditions scientifiques dirigées vers les régions polaires ?

Mais, revenons à la visite royale à bord de la *Belgica*.

Sa Majesté se fit montrer minutieusement nos aménagements, le laboratoire et les instruments qui se trouvaient à portée. Il félicita vivement Danco d'avoir insisté pour obtenir du ministre de la Guerre l'autorisation de partir. Il eut, pour chacun de nous, quelques mots bienveillants, saupoudrés parfois d'une fine et spirituelle raillerie.

Au moment de nous quitter, il nous dit, en substance, ces quelques mots : « Je me suis vivement intéressé à tout ce qui concerne votre voyage scientifique, mais il est bon que le Chef de l'État et le Gouvernement laissent le plus de latitude possible à l'initiative privée.

« Le sentiment populaire est d'autant plus puissant que l'œuvre est plus belle, et que le peuple sent que c'est lui seul, tout à fait librement, qui la soutient et l'encourage. L'abstention du Chef de l'État n'est, en réalité, qu'apparente. Le Roi s'intéressera toujours à ce qui touche à l'avenir scientifique et à l'avenir maritime du pays ».

Ces quelques paroles nous ont causé une grande joie, un véritable soulagement ! Et dire que, sans l'accident survenu à notre brave machine, nous serions partis, avec un doute pénible.

Rentré à son bord, le Roi fait mander de Gerlache, qu'il interroge sur le plan général du voyage. Quand, une demi-heure plus tard, Sa Majesté repasse dans son canot à vapeur, l'État-Major et l'équipage de la *Belgica* poussent

des vivats frénétiques. Longtemps encore, nous le suivons des yeux, en songeant : ce roi constitutionnel d'un tout petit pays s'est joué des difficultés que lui ont créées parfois des puissances formidables ; par sa volonté de fer, il sait vaincre tous les obstacles. Qu'il te serve d'exemple, petite *Belgica* ! comme lui, ne fléchis jamais, sois forte pour affronter la région glacée et ses périls !...

## CHAPITRE VI

### *Ennuis domestiques*

Le 19 août, le mécanicien P. se porte malade et repart pour Anvers. Le maître de l'équipage J. donne sa démission : il se plaint de ce que certains matelots s'absentent constamment d'une façon illégale, tout le travail retombe sur les mêmes hommes. Le charpentier G. invoque les mêmes motifs pour se retirer.

Le 20, deux de nos matelots se rendent à terre, sans permission, et ne reviennent à bord que le lendemain. L'un d'eux est pris de boisson, incapable de tout travail.

La nuit, la brise du S.-W. souffle avec force, la *Belgica* chassant sur son ancre, court sur le yacht royal. Un violent effort est nécessaire pour raidir les amarres : on appelle tout le monde sur le pont. Un matelot déclare, avec sérénité, qu'il reste couché, attendu que si les navires s'abordent, la *Belgica*, étant la plus solide, coulera la *Clémentine* !

Voilà les misérables qui nous accompagnent ! Voilà l'équipage d'élite !

Ajoutons à cela que plusieurs de ces hommes ne connaissent presque rien du métier de marin.

J'avais proposé à de Gerlache, pendant le séjour à Anvers, de faire quelques exercices d'ensemble de manœuvre et de nage, dans les embarcations. Le Commandant me pria

aussitôt de renoncer à ce projet, attendu que les hommes n'étant astreints, sur les bateaux de commerce, à aucune manœuvre en dehors de leur service, nous rencontrerions une mauvaise volonté évidente, si nous adoptions la mesure que je préconisais pour la sécurité de tous (1).

de Gerlache ramena d'Anvers deux bons matelots ; M. Somers fut engagé de nouveau, ainsi que M. Van Rysselberg.

Le second jour de notre escale, un nouveau personnage avait fait tout à coup son apparition parmi nous. C'était M. Dobrowolski, un jeune polonais, qui se présentait, à bord de la *Belgica*, avec un vêtement de rechange, un peu de linge, et beaucoup d'intelligence, d'activité et de modestie ! de Gerlache apprécia immédiatement à sa juste valeur ce jeune garçon possédant une base scientifique sérieuse qui lui permit d'être enrôlé comme météorologiste adjoint. Il refusa toute indemnité pour s'équiper, n'ayant qu'un regret, disait-il, celui de ne posséder aucune fortune qui lui permit d'aider l'expédition. Brave cœur, dévoué jusqu'au sacrifice, nous aurons souvent occasion de reparler de lui.

L'Administration de la Marine avait autorisé les chantiers d'Ostende à nous fournir tout ce dont nous pouvions avoir besoin, et j'en avais profité immédiatement pour faire construire une alidade.

Cependant le temps passait, il fallait absolument partir, malgré la mauvaise brise qui soufflait avec violence.

Le 23 août 1897, à 8 heures du soir, nous appareillons. Le temps est couvert, la nuit obscure, le vent du S.-W. continue à souffler. Le grand remorqueur de l'État doit nous entraîner jusqu'à l'île de Wight.

Lorsque nous sortons du port, l'équipage royal nous salue de ses derniers « hourras » auxquels nous répon-

(1) Ces marins insubordonnés et dangereux, dont je narrerai plus loin quelques prouesses, furent débarqués à Punta-Arenas ; mais ce qu'il y a de révoltant c'est que, jusqu'à ce jour, ils sont demeurés impunis.



dons ; puis nous longeons la jetée. Dans la nuit, dans l'embrun, dans la houle, on ne distingue rien. Pourtant quelques voix s'élèvent de la grande estacade, et même, au moment où nous la franchissons, un grand sanglot, un suprême adieu déchire l'air et arrive jusqu'à nous !...

Mais la mer mugit avec force, étouffant tous les bruits de la terre. Adieu ! adieu à tous ceux que nous aimons ! Puissions-nous les revoir tous dans deux ans ! Puissions-nous aussi être tous présents à l'appel de nos familles !

G. LECOINTE.

(A suivre.)

# VERS LE POLE SUD

IMPRESSIONS ÉPROUVÉES A BORD DE LA " BELGICA " (1)

---

## CHAPITRE VI

### *Dans l'Atlantique*

Le grand remorqueur nous entraînait avec énergie, faisant bondir sur les lames notre petit baleinier. La remorque se raidissait pour nous arracher à la vague, puis se détendait pour nous rendre notre liberté : nous marchions ainsi de secousse en secousse !

Nous n'avions pas quitté Ostende depuis dix minutes que je me sentais... tout anéanti ! Mélaerts, qui faisait le quart avec moi, me regardait du coin de l'œil et paraissait me plaindre sincèrement.

A minuit, au moment où j'allais me coucher, le mécanicien D... m'aborde : « Capitaine (2), nous sommes tous « impressionnés » dans la machine, par cette mauvaise mer ! Je vois que vous souffrez également. Me permettez-vous de vous offrir ce flacon de Néréide, qu'on dit souve-

(1) Voir REVUE DES QUESTIONS SCIENTIFIQUES, juillet 1902, p. 175. Les clichés des planches ont été mis gracieusement à notre disposition par la Société royale belge de géographie, à l'exception des clichés des planches I, IV, XXII et XXIII, qui nous ont été prêtés par M. Falk l'éditeur du récit de voyage de la *Belgica* par notre compagnon de route et ami, le docteur Cook.

(2) Le capitaine du navire était de Gerlache, mais je portais le titre de capitaine, ayant gardé les insignes et les prérogatives de mes fonctions dans la marine de guerre française, où les attributions de lieutenant de vaisseau correspondent au grade de capitaine-commandant dans l'armée belge.



ADRIEN DE GERLACHE DE GOMERY  
COMMANDANT, PROMOTEUR ET ORGANISATEUR  
DE L'EXPÉDITION ANTARCTIQUE BELGE



rain pour ce genre d'affection ? » — Je le remerciai de son aimable attention et, tout en m'étendant sur mon étroite couchette, je pensai : une statue à l'inventeur de la Néréide, si le remède est efficace !... Lorsque, à 4 heures du matin, je repris mon poste, j'eus soin de me munir du flacon, et, bercé par de douces illusions et le roulis du navire, j'attendis. Oh ! pas bien longtemps ! A 4 h. 10, j'ingurgitai déjà, d'après l'indication, une gorgée de la précieuse liqueur. Ce n'était pas désagréable : un goût de rhum très aromatisé

Par politesse, j'en offris à Mélaerts ; mais lui, aussi à l'aise sur notre montagne russe que dans un bon fauteuil, ne voulut pas m'en priver.

A 4 h. 25, nouvelle gorgée ; à 5 h. 30, idem ; et ainsi de suite jusqu'à la cinquième. Il était alors 8 heures, mon quart finissait, heureusement ! Titubant comme un homme ivre, je me hâtai de regagner ma chambre.

Jamais, non, jamais, dans le passé, ni plus tard, je ne fus aussi malade que ce jour-là !...

Avec fureur et désappointement, je lançai dans la mer cette funeste - Néréide -, qui, pareille à ses sœurs de la Fable, ne m'avait un instant assoupi que pour me mieux tourmenter. Quant à D., il avait éprouvé les mêmes effets que moi, et paraissait littéralement abruti.

Dans la Manche et le golfe de Gascogne, le voyage fut des plus pénibles. Parfois, nous nous retrouvions plus au nord que la veille, alors que nous cherchions le sud. Certains jours, la mer fut si mauvaise que nous devions filer de l'huile (1).

Enfin, le 3 septembre, bien que la brise fût encore très

(1) Le filage de l'huile consiste à suspendre au bossoir de tribord ou bâbord (suivant que la mer vient d'un de ces côtés), des sacs renfermant de l'étope très imprégnée d'huile lourde. Cette huile sort lentement du sac, goutte à goutte, et s'étend sur la mer qui cesse alors de briser contre le navire. Il existe des sacs spéciaux ne contenant pas d'étope, mais dont le fond est muni d'un disque de cuivre percé de petits trous qui donnent passage à l'huile.

forte, le temps se mit au beau. Ce fut une joie générale à bord où je n'étais pas le seul que Neptune persécutât. Les plus résistants contre le mal de mer, de Gerlache, Danco et Amundsen, commençaient à être las de cette gymnastique insensée et continuelle ! Mélaerts seul conservait son calme flegmatique.

Bientôt, le vent tomba, la mer devint gentille, une délicieuse petite brise se mit à souffler du nord-est. La vie se ranime à bord. Chacun vaque avec plaisir à ses occupations, prend des notes, ou même élabore un programme d'observations polaires. Aux moments de loisir, on se recueille pour écrire aux absents...

Le 11 septembre, l'île Madère est en vue. Il est indispensable d'y faire escale pour remettre un peu d'ordre à bord, faire l'acquisition de vivres frais, et surtout, régler certains instruments, tels que les chronomètres.

A 9 heures du soir, nous mouillons en rade de Funchal, précisément à l'endroit où, trois ans auparavant, et pour la première fois, la *Melpomène* m'avait amené dans l'île.

Ce n'est pas sans émotion que je foulai à nouveau le sol de l'île Madère où, deux fois déjà, j'avais fait une assez longue escale avec les bâtiments de la flotte française.

Une grosse déception m'y attendait : notre compatriote, le baron van Beneden, chez qui j'avais toujours trouvé un accueil des plus sympathiques, était absent. Je ne fus pas plus heureux dans mes autres visites à Funchal : tout le monde était hors ville, excepté le consul de France, l'excellent docteur Murao Pitta, dont je fus tout heureux de serrer la main.

J'offris à de Gerlache et aux membres de l'État-Major de les présenter à nos « Petites Sœurs de Saint-Vincent » !

Et comme on souriait de ma proposition, je les entraînai vers le couvent et leur expliquai le rôle des « Petites Sœurs » dans la flotte française.

Lorsque des bâtiments mouillent en rade de Madère,

ce sont elles qui lavent et entretiennent le linge des officiers et des officiers mariniens ; elles encore qui soignent les malades, lorsqu'on est obligé d'en débarquer. Dans l'île, elles donnent aux enfants une instruction tout à fait satisfaisante.

Et puis, ces religieuses de Saint-Vincent sont des femmes du monde ; leur conversation est d'une gaieté charmante. La supérieure, grande dame dans toute l'acception du mot, ne manque jamais d'offrir à ses visiteurs, un verre de Madère, de vrai Madère !

Ce détail acheva de convaincre l'État-Major et c'est avec une véritable hâte que nous franchîmes la grille du parc. Accueil charmant, promenade dans la propriété, mais, hélas ! le verre de Madère ne vint pas !... L'heure ne s'y prêtait point, quelle guigne !

Mes camarades me narguaient du coin de l'œil. Au moment du départ, la supérieure nous remit à chacun une petite médaille qui, disait-elle, nous porterait bonheur ; de Gerlache reçut, en supplément, une brochure portant les noms des bienfaiteurs de la maison. Il frémit d'épouvante, mais il n'y a pas à tergiverser : il fallait s'exécuter. La *Belgica* faisant l'aumône ! quelle chose extraordinaire ! De Gerlache n'écoutant que son bon cœur plongea dans sa poche — presque toujours à sec — et en retira deux livres sterling. Du coup, l'Expédition antarctique belge fut inscrite dans les fastes du couvent, car la somme donnée se traduisait, en monnaie du pays, par le chiffre fabuleux de onze mille... reis.

Notre séjour à Madère se prolongea pendant deux jours. Je trouve noté, dans mon journal, pour ce laps de temps : un charmant déjeuner qui nous fut offert par M. Carlo de Bianchi, fils du consul de Belgique à Funchal ; une excursion au Grand Curral à laquelle prirent part MM. de Gerlache, Amundsen, Mélaerts, Danco, Arctowski, Racovitza et Dobrowolski ; une promenade à Del Monte, avec la traditionnelle descente en

*toboccaning* ; enfin un échange de visites entre la *Belgica* et le commandant d'une division anglaise constituée par le cuirassé *Blenheim*, le *Madway* et deux canonniers torpilleurs.

L'île Madère, qui appartient au Portugal, offre, sur l'Atlantique, un point stratégique de la plus haute importance. L'Angleterre y acquiert chaque année plus d'influence, au détriment de la France. L'île est défendue par le fort Loo ; mais, on la prendrait avec... un bâtiment de la flotte belge ! C'est tout dire !... Pourvu, bien entendu, que les Anglais ne s'y soient pas déjà installés !

Le 14 septembre 1897, nous appareillons et faisons route vers Rio-de-Janeiro. Les chronomètres sont réglés ; leur marche diurne moyenne a été reconnue convenable.

Une noble émulation a saisi les mécaniciens : chacun prétend conduire la chauffe et la machine mieux que ses deux camarades. Pour encourager leur zèle, nous organisons des essais de chauffe méthodique. Il est convenu et arrêté : que le mécanicien, qui prend le quart, doit nettoyer les feux ; qu'il devra chauffer pendant 12 heures consécutives ; que les briquettes seront pesées avant d'être livrées ; que la pression sera de 70 et le nombre de tours de 65 à la minute.

A peine le concours est-il commencé que la brise régulière s'établit. A la grande joie des mécaniciens, l'hélice est remontée, la machine arrêtée, les voiles dépliées dans toute leur envergure. La *Belgica* avance avec une sage lenteur.

La chaleur commence à devenir un peu plus vive. L'équipage recouvre de bandelettes de toile, les cuivres de la passerelle. De Gerlache et Amundsen préparent les objets et vivres qui devront être probablement débarqués à la Terre Victoria, puis ils arriment de nouveau les boîtes de conserve.

Pendant cet aménagement certaines denrées disparaissent comme par enchantement. Certain matelot fait



souvent la navette entre la cambuse et le poste de l'équipage, où il va ensevelir sous son matelas, les boîtes qu'il a marandées et qui seront partagées la nuit. Un matin même le chef-mécanicien trouve toute une boule de fromage de Hollande, cachée dans le charbon.

A partir du 14 septembre, le quart se fit à courir entre les lieutenants Amundsen et Mélaerts ; je jouissais donc de quelques heures de liberté. J'en profitais pour faire des observations astronomiques, le matin, à midi et vers quatre heures ou dans la soirée. Je déterminais le point et les éléments relatifs au compas, et, les calculs terminés, je les portais à de Gerlache en lui proposant la route à suivre.

J'avais aussi organisé un petit cours de navigation pratique auquel assistaient régulièrement plusieurs hommes de l'équipage.

Pendant cette longue traversée, les caractères se dessinaient, nous apprenions à nous connaître ; à la sympathie succédait l'amitié : le camarade de la veille devenait l'ami dévoué du lendemain.

C'est Danco qui fut chargé d'abord de la direction du ménage. A la suite de je ne sais quelle circonstance, il me céda ces importantes fonctions. Mon règne fut court : l'économe de Gerlache se hâta, au bout de quelques jours, de m'enlever délicatement cette besogne ingrate.

Combien joyeux parfois ces repas en commun ! Arcowski soutenait des paradoxes extraordinaires qui faisaient bondir d'indignation notre ami Danco.

Et la préparation du café ! Combien délicate, dangereuse même ! Danco avait acheté, à cet effet, un appareil tellement perfectionné qu'il faisait régulièrement explosion à la fin de chaque repas. Le café était projeté en ondes bouillantes dans toutes les directions, et le sauve-qui-peut général, les rires, le désarroi avaient du moins l'heureux résultat de faire oublier à quelques-uns d'entre nous, qui

n'aimaient pas les conserves norvégiennes, que leur estomac criait famine !

Le 6 octobre, nous franchissons l'équateur. L'équipage obtient le service du dimanche, et organise un « baptême » en règle pour tous ceux qui n'ont pas encore « passé la ligne ».

De temps à autre, nous rencontrons un navire. C'est d'abord le quatre-mâts français *Antoinette*, avec qui nous échangeons des marques de vive sympathie ; puis, un grand voilier espagnol, à peu près lège, qui semble avoir perdu ses chronomètres ! Il croit être à 27° longitude ouest de Greenwich, alors que nous sommes en réalité à 33°.

Le 13 octobre, j'eus une forte déception : nous franchissons l'équateur magnétique, toutes mes dispositions avaient été prises pour compenser définitivement le compas-étalon, et.... l'état de la mer ne me permit pas d'effectuer ce travail.

Le 20 octobre, à 6 heures du matin, nous apercevons la terre ; le 22, nous entrons dans la rade de Rio-de-Janeiro. C'est là que Cook doit nous rejoindre.

Un petit vapeur, battant pavillon belge, vient à notre rencontre, puis navigue de conserve avec nous. Du bord, on nous fait force signes d'amitié, et nous en augurons que Cook doit être dans ce groupe d'amis.

Immédiatement nous examinons tous les passagers afin de deviner lequel est Cook. — C'est ce petit gros à l'air enthousiaste ! — Du tout, c'est ce long maigre ! — Ne serait-ce pas cet homme à barbe grise et inculte ? — Ou plutôt ce jeune homme plein d'attentions pour la vieille dame qui se tient à ses côtés, sa mère sans doute .....

Et tandis que nous devisions ainsi, Cook se trouvait à Pétropolis, où, depuis plusieurs jours déjà, il était l'hôte de notre ministre, le comte van den Steen de Jehay.

Dès que les formalités de la douane et celles du service de santé sont accomplies, le petit vapeur nous accoste.

Voici M. Laureys, consul de Belgique, accompagné de M. Dart, notre compatriote, représentant de la Maison Pecher d'Anvers, et de M. Cruls, autrefois officier d'artillerie dans l'armée belge, actuellement directeur de l'Observatoire de Rio-de-Janeiro. Ils nous souhaitent, tous les trois, la bienvenue au nom du Ministre de Belgique, le comte van den Steen de Jehay.

Nos huit jours d'escale à Rio-de-Janeiro s'écoulèrent d'une façon charmante, grâce aux fêtes données, en notre honneur, par la colonie belge.

Impossible d'ailleurs de concevoir une hospitalité plus aimable, plus généreuse que celle qui nous fut offerte au Brésil. Les autorités civiles et militaires rivalisèrent, pour nous, de délicates attentions : la douane nous permit, sans difficultés, de débarquer les instruments que nous devons comparer ou étudier à l'Observatoire de Rio ; l'amiral directeur de l'arsenal de guerre fit exécuter plusieurs petites réparations à notre matériel ; la presse de Rio, tout entière, publia d'élogieux articles à notre sujet ; enfin, le président de la République et le ministre des Affaires étrangères nous reçurent en audience spéciale.

L'équipage de la *Belgica* fut également bien accueilli par les Brésiliens ; aucun de nos marins n'aurait eu à se plaindre si, une nuit, en rentrant à bord, Tollefsen n'avait été complètement dévalisé par... la police de Rio !

Le 25 octobre, la colonie belge nous offrit un superbe banquet. Il était présidé par le ministre de Belgique ; les représentants de tous les journaux de Rio y assistaient.

Le Ministre fit le discours officiel, puis les toasts se succédèrent sans interruption. Pas un seul convive qui n'y allât d'un petit discours au moins, en français, en italien ou en portugais, discours exubérant, où les gestes énergiques soulignaient les paroles. A la fin d'un joyeux festin, un mot sonore suffit pour enthousiasmer.

« L'Amérique, s'écriait José de Patrocínio, a engendré

les États-Unis ; l'Europe a enfanté la Belgique ! » Et des bravos frénétiques éclataient.

Il était intéressant, pendant toute cette fête, de suivre l'attitude du docteur Cook qui, ne parlant que l'anglais, ne comprenait pas un traître mot à toutes ces allocutions. S'il entendait le nom « Léopold II », il criait : « Vive le roi ! » et si le nom « Moréas » frappait son oreille, il s'exclamait de plus belle : « Vive la République ! »

Le 28 octobre, « l'Institut historique et géographique » du Brésil nous reçut en séance solennelle. Pour la circonstance, la plus haute assemblée scientifique du pays avait confié à son « orateur officiel » le soin de nous souhaiter la bienvenue.

Je ne puis résister au désir de reproduire, ici, ce discours, *in extenso*. Cependant pour bien juger de l'effet qu'ont produit ces paroles, ainsi que de la couleur, de l'animation de toute cette scène, il faut se représenter le milieu où elles furent prononcées.

#### MESSIEURS,

Voilà que vient de jeter l'ancre dans les eaux du Guanabara, la *Belgica*, qui porte à son bord, des marins hardis qui vont s'aventurer sur des mers inconnues. Les voilà, devant vous, ces fils de l'océan, qui s'arrêtent ici un moment à peine, pour partir vers le pôle antarctique ! Un si grand événement ne pouvait pas nous être indifférent, et il nous était impossible de laisser passer devant nous, sans la solennelle consécration de notre hommage, ceux qui s'en vont ainsi par le chemin qui mène à la gloire.

Salut, Argonautes téméraires, vous qui allez à la conquête d'un nouveau monde ! Que les mers vous soient propices ; qu'elles ouvrent devant la proue de votre vaisseau la route sans traces, magnère encore vierge de l'assaut des quilles tranchantes !

Que les souffles de l'océan viennent baiser les voiles qui bravent les tempêtes ; que les brises chantent, dans les cordages des mâts, les strophes des hymnes que la civilisation envoie vers les confins du monde ; que le drapeau qui, plein de regret s'éloigne de la patrie, tremble toujours sur des mers tranquilles,



GEORGES LECOQ, COMMANDANT EN SECOND DE L'EXPÉDITION

*Photographie du docteur Cook*



en offrant un calme éternel à ceux qui s'en vont du monde s'égarer dans l'immensité sans bornes de l'inconnu !

Allez, nouveaux Colombes, allez traîner vos anères sur les sables des mers antarctiques ; allez, par la carcasse de votre machine flottante, terrifier les monstrueux corps des cétacés de ces plages ; allez faire s'envoler de peur les essaims d'oiseaux, qui réveilleront les échos de ces mortes contrées, en voyant se lever à l'horizon toujours vide l'envergure des ailes immenses de ce monstre ailé qui vous amène d'un monde qu'ils ne rêvaient pas.

Allez, intrépides marins, allez faire voir au pôle le roi de la création !

Plongé dans les ténèbres, enveloppé dans les glaces éternelles, en recevant à peine de temps en temps un fugitif lazier des obliques rayons du soleil mourant, le pôle n'a pas encore contemplé l'homme, n'en a pas encore senti le poids, n'en a pas encore subi le pouvoir dominateur : il éprouve seulement dans les trépidations de l'axe, qui y *tourne, éternellement*, l'agitation de la vie qui pullule bouillonnante à l'équateur de la sphère. Rampent sur sa surface glacée, coupent son atmosphère brumeuse, nagent dans ses eaux froides, les tristes représentants suprêmes des époques, il y a déjà longtemps disparues dans les abîmes du passé. Monde des phoques et des ours blancs, pâturage des rennes, hantées à peine des oiseaux de la mer et des géantes baleines, les contrées des pôles ne connaissent pas encore le type supérieur de l'animalité, ce demi-dieu conquérant et invincible que l'évolution de la vie a fait enfin sortir de la chrysalide animale, convée par les siècles !

Allez, et retournez vainqueurs. Ce ne sont plus les chants des sirènes qui vous séduiront ; ce n'est plus la trompette des Tritons qui vous sommera de ne pas aller plus loin ; ce n'est plus le trident de Neptune qui fera noyer vos vaisseaux ; ce n'est plus le géant Adamastor qui vous barrera le chemin par une rebutante menace d'anéantissement. Non, les mers se sont dépeuplées de ces monstres rêvés par l'imagination de l'homme effrayée devant l'immensité ; mais les voilà qui restent, comme des barrières infranchissables, pour veiller sur la blanche virginité du pôle, la rigueur invincible de l'hiver, la lame tranchante du froid glacial, les déserts et les montagnes de glace, les banquises, les avalanches et les tempêtes de neige, bien plus affreuses que le brûlant simoun des sablières du Sahara, soufflant impétueux au-dessus d'un monde sépulcral !

Allez et revenez vainqueurs de ces mille obstacles, en rapportant au monde l'esquisse du paysage de ces mortes contrées, pour offrir l'image de ce qu'il deviendra plus tard, lorsque le cours des siècles aura glacé toute la planète.

Maintenant vous voilà arrivés à la balise méridionale qui marque chaque année les bornes du parcours des radiations du soleil vers le sud.

Ici, c'est le solstice de l'astre roi; ici finit la zone torride, cette chaudière immense où vient se chauffer la veine fluide du *gulf-stream* qui va lécher de sa chaude lymphe les rebords des plages polaires. Ci-git endormi, comme un gardien invincible, le géant de pierre dont le profil tranchant, fixant le ciel étoilé, pointe au soleil qui s'avance, le cancer du zodiaque qui le fera revenir sur ses pas.

Mais ne craignez point; si le soleil est contraint de s'arrêter ici, vous autres, vous pouvez passer. Vaincu par l'homme, qui franchit les frontières qu'il devait garder, le géant reçut le châtement de sa faute, et au dire du poète : la foudre en passant l'a foudroyé; l'aurore qui se lève ne le réveillera point!

Le gardien des frontières méridionales de l'Afrique a été métamorphosé en dur rocher, noire falaise en laquelle s'est changé le monstre Adamastor de la légende. Le géant qui avait sous sa garde le pays brésilien, lui aussi, a été changé en bloc de granit; et dans le sommeil éternel de la mort, veillé par la croix du sud, il a laissé Cabral franchir le seuil qu'il guettait, et venir élever ici, dans la contrée qu'il gardait, un entrepôt de la civilisation envahissante.

Mais, messieurs, pourquoi l'homme veut-il encore aller au delà de ces bornes lointaines qu'il réussit à conquérir? Qu'est-ce qu'il cherche dans ces explorations polaires? Pourquoi s'égare-t-il dans ces contrées inhospitalières d'où la vie elle-même semble fuir, et sur lesquelles le silence règne seul?

C'est l'avidité de savoir; c'est la découverte de la terre, il y a tant de siècles commencée, qu'il cherche; c'est l'émiettement qu'il lui faut faire de toutes les pièces de ce vaisseau fantastique sur lequel nous sommes tous emportés, à travers l'espace, dans le tourbillon des mondes, vers l'infini, par des routes sans bornes, par des siècles sans fin!

Si le pôle nord a été l'objectif de nombreuses entreprises de conquête, au contraire son antipode a été bien moins exploré. Par cela même il offre plus de mystères, il enferme plus de séductions, et il attire plus fort la curiosité de l'homme, toujours



insatiable et investigateur. Les noms de La Roche, Bouvet, Kerguelen, Marion et Crozet, se trouvaient déjà inscrits parmi ceux des aventuriers de ces mers, lorsque vers la fin du siècle dernier le célèbre capitaine Cook s'avança hardiment vers le pôle; mais ce voyage, loin d'être plein d'espoir en l'avenir, au contraire plongea tous les marins dans le découragement, car les dangers que l'on courait — dit-il dans sa relation — en voulant explorer ces mers terribles, sont tels, que personne, je pense, n'osera s'aventurer plus loin, et que les terres situées au sud du 71<sup>e</sup> parallèle resteront éternellement vierges. Après lui sont venues les vaines enquêtes de Bellingausen et les hardies inter-nations de Weddel et Brisbane, conduisant le *Jane* et le *Beaufort* vers le 74<sup>e</sup> parallèle où personne n'était encore arrivé, en ouvrant le chemin par lequel bientôt Dumont d'Urville cinglait, portant l'*Astrolabe* et la *Zélée* jusqu'au bout franchissable de l'océan polaire. Ce voyage remarquable, une des plus belles pages de l'histoire maritime, outre les terres nouvelles dont cette expédition enrichit la géographie, recueillit une abondante moisson d'observations scientifiques, et fut l'avant-courrier des trois célèbres expéditions de James Ross qui descendit jusqu'au 78<sup>e</sup> degré de latitude, réalisant ainsi encore plus largement ce que le capitaine Cook tenait pour impossible.

Mais, au delà? Quels secrets garde encore cet éternel suaire de glaces éternelles? Y a-t-il, vraiment, au pôle antarctique, un continent, comme on a supposé? Dumont d'Urville ne le croit pas, et James Ross non plus; mais voici les nouveaux éclaireurs qui vont poursuivre leurs traces, et plutôt à Dieu que, plus heureux que leurs prédécesseurs, ils puissent descendre encore plus loin, pour lever le drapeau de leur patrie au delà du pavillon français et de celui de l'Angleterre, en donnant aux contrées antarctiques, ou peut-être à ce continent inconnu, leurs noms glorifiés!

Mais, dira-t-on, à quoi bon tant de peine? Quel avantage portera à l'humanité le terrible combat contre tant d'obstacles? S'il n'y a pas d'avantages matériels, les sciences en profiteront beaucoup; et, d'ailleurs, tout s'évanouit devant la volonté dominatrice de l'homme qui rencontre des raisons suffisantes, pour ces luttes, dans l'indomptable impulsion de marcher résolu vers tout ce qu'il ignore. Ces voyages sont des écoles d'héroïsme. Dans les paroles de Charles Martin, ces héros de la paix élèvent le niveau intellectuel et moral d'une nation. Nul sentiment de regret ou de tristesse ne doit troubler les élans d'admiration

et de respect qu'ils inspirent. Leur gloire est pure du sang et des douleurs de leurs semblables, et le génie de l'humanité n'a pas à gémir sur des triomphes dont la science et la morale recueilleront tous les fruits. Ce qui attire l'homme vers les hautes régions, dit encore Tschudi, c'est le sentiment de la puissance immense qui brille en lui et qui maintient son énergie devant les obstacles parfois terribles que la nature lui suscite ; c'est la satisfaction de triompher, par l'effort persévérant d'une volonté intelligente, de l'âpre opposition de la matière ; c'est l'ardent amour de l'éternelle science, le saint désir de découvrir les lois mystérieuses qui président à la vie universelle. C'est peut-être aussi la noble ambition du seigneur de la terre qui, par un acte libre et hardi, veut graver en sa conscience, sur la dernière cime conquise et devant l'immensité du monde qu'il contemple, le sceau de sa parenté avec l'infini !

Allez, voyageurs ! Dans ses rêves fantastiques l'imaginatif Jules Verne a posé sur le pôle nord, le fameux *Hatteras* ; et dans le *Nautilus* sous-marin il a fait arriver jusqu'au 90<sup>e</sup> degré de latitude méridionale le capitaine *Nemo*, pour planter sur le pôle antarctique son pavillon or et noir. Eh bien, messieurs, les progrès de la science ont déjà réalisé le fantastique *Nautilus* et aujourd'hui les vaisseaux sous-marins ne sont plus des visions chimériques de l'imagination fantaisiste. Complétez maintenant la réalisation de la prophétie : allez arracher du pôle sud ce pavillon noir d'une patrie qui n'existe pas, et faites rester à sa place le drapeau d'un peuple qui vit à la lumière méridienne ; effacez dans ce poste de conquête le nom du capitaine *Nemo* qui signifie *Personne*, et faites-y graver à sa place celui d'Adrien de Gerlache !

Dr ALFREDO NASCIMENTO.

Cette éloquence imagée semblerait emphatique, peut-être même ridicule, dans nos contrées du nord. Là-bas, sous ce soleil ardent qui électrise les cœurs, elle n'est que l'expression réelle de sentiments intenses. Pour moi, dès les premiers mots, mon *Télémaque* me revint en mémoire. Je m'imaginai entendre Mentor, dans le langage fleuri cher à l'ancienne Grèce, exhorter le jeune Télémaque à traverser tous les dangers, à braver tous les périls dans l'espoir de retrouver enfin son père Ulysse.

Ce discours du D<sup>r</sup> Nascimento m'avait profondément ému par son éloquence. Lorsque l'orateur s'était écrié : - Monde des phoques et des ours blancs, pâturage des rennes... etc. -, j'étais devenu inquiet en me rappelant ma promesse, - des vingt peaux du premier ours que je tuerais dans l'antartique -.

Mais j'avais relevé la tête avec courage, convaincu du succès, car l'orateur officiel, faisant allusion à notre passage du tropique du Capricorne, venait de révéler toute notre puissance : - Mais ne craignez point ; si le soleil est contraint de s'arrêter ici, vous autres, vous pouvez passer. -

Plusieurs discours, en portugais, tous aussi riches en expressions et en documents scientifiques, suivirent ; enfin de Gerlach prit la parole et termina son allocution en ces termes : - Eh bien ! Messieurs, je désire consacrer le souvenir de notre séjour ici et, plus spécialement, celui de cette séance, en hissant le 28 octobre prochain, en même temps que le pavillon belge, celui de votre belle patrie. Ce jour-là, plus que les autres encore, nous songerons à vous tous et nous formerons des vœux ardents pour la prospérité de votre Institut et pour la grandeur et la gloire des États-Unis du Brésil. -

Le lendemain, 29 octobre, l'ère des fêtes est passée, on se remet au travail. On procède à l'embarquement du matériel du docteur. C'est tout un magasin ! En homme pratique, Cook emporte tout ce qui peut lui être utile, et même davantage. Il a deux traîneaux, des skis, des raquettes, des fourrures, sans compter une importante, une sérieuse pharmacie, composée spécialement pour les régions polaires. Nous voyons arriver successivement quinze coffres, et des boîtes, et des paquets à n'en pas finir.

Pendant toute la durée de notre séjour à Rio, Danco passa de longues heures à l'Observatoire, où M. Cruls lui fit un excellent accueil. Le savant astronome m'aida également pour mes observations concernant le réglage des

chronomètres et le calcul de la force directrice de notre compas-étalon.

Au début, l'équipage se comporta relativement bien. La coque extérieure du navire fut repeinte, le poste aménagé, et l'on embarqua les approvisionnements que nous avait gracieusement offerts la colonie belge de Rio.

Bientôt cependant des faits regrettables se produisirent. Le cuisinier L. entra en lutte ouverte avec tout l'équipage qu'il insultait constamment. Le 27 octobre, au moment où je rentre à bord, après la visite officielle au ministre des Affaires étrangères, le lieutenant Amundsen me prévient que le mécanicien D. est légèrement pris de boisson, qu'il a été peu respectueux, à plusieurs reprises, en s'adressant à un vice-amiral brésilien en visite officielle à bord de la *Belgica*.

Je fais appeler D. pour lui reprocher sa conduite, mais il se fâche, élève la voix et refuse de sortir lorsque je le renvoie au poste. Il insulte le lieutenant Amundsen, lui reprochant grossièrement sa nationalité norvégienne. Il cherche même à s'emparer des deux revolvers accrochés au râtelier d'armes. Cette scène se passe publiquement, devant de nombreux étrangers. En attendant le retour du Commandant, j'interdis tout travail à D.

Deux jours après, lorsque de Gerlache rentre de Pétropolis, D. est désespéré : il pleure, il supplie le Commandant de le conserver à bord. L'équipage et Amundsen lui-même intercèdent pour le coupable. En présence de son repentir et de la démarche du personnel, de Gerlache consent à oublier ce qui s'est passé.

Le 30 octobre, dès l'aube, nous nous apprêtons à quitter Rio-de-Janeiro. Tous nos instruments sont ramenés à bord, ainsi qu'une certaine quantité de vivres frais.

A midi, commence le défilé des visites.

Le ministre de Belgique, le consul de Belgique, don

Rego Barros (1), MM. Courty, Mertens, Monet, Ponthas, Pecher, Dard ; M. Picard, M<sup>me</sup> Picard, fille de l'éminent directeur de l'Observatoire de Paris, M. et M<sup>lle</sup> Cruls, sont à bord de la *Belgica*.

Successivement, le président de la République, le ministre des Affaires étrangères et le ministre de la Marine nous envoient leurs souhaits, par des missions spéciales.

A deux heures précises, l'ancre est levée, et nous passons lentement au milieu des navires de guerre, qui tous, indistinctement, anglais, allemands, américains, abaissent, les premiers, leur pavillon devant la petite *Belyica*. C'est la force s'inclinant sans honte devant la faiblesse qui cherche à accomplir une action d'éclat !

Nous stoppons au fort de Santa Cruz où un petit vapeur doit reprendre nos passagers. Le ministre de Belgique nous fait ses adieux. Puisse-t-il avoir compris combien nous avons été touchés de sa bonté, de sa délicatesse, de son amabilité de tous les instants ! La Belgique a le droit d'être fière de son représentant à Rio-de-Janeiro. Nous avons d'ailleurs pu constater, par nous-mêmes, la respectueuse sympathie dont il est, là-bas, entouré, ainsi que la confiance que nos compatriotes lui témoignent.

Comme je pensais à toutes ces choses, le petit vapeur emportait nos amis. Et je vis, au loin, le ministre de Belgique, monté sur le gaillard d'arrière, où flottaient nos couleurs nationales. D'une main, il s'appuyait à la hampe du drapeau belge, qui, par moments, l'enveloppait de ses plis ; de l'autre, il nous faisait encore des signes d'adieu !.....

Et la *Belgica* prend la pleine mer, roulant et tanguant sous la houle du sud.

1) Don Rego Barros eut l'aimable attention, lors de notre départ, de me faire présent d'un coffret contenant la collection complète de tous les remèdes inventés au Brésil... contre le mal de mer !

## CHAPITRE VII

*Dans l'Atlantique (suite)*

Nous naviguons vers Montevideo où de Gerlache désire acheter de la farine et certains objets d'équipement. Pendant ce trajet, nous faisons plus ample connaissance avec Cook.

Le docteur est jeune, trente ans au plus ; la physionomie est ouverte, sympathique. Il ne parle que l'anglais et un peu, très peu, l'allemand. Dans l'État-Major, de Gerlache et Mélaerts seuls, à cette époque, parlaient couramment l'anglais. Nos conversations avec Cook se ressentirent fortement de cette lacune. Chose étrange ! le docteur et moi, ne nous comprenions que par signes, et, cependant, nous devînmes très rapidement amis. De plus, un point de contact nous rapprocha encore : Cook souffrait aussi du mal de mer ! Nous examinâmes ensemble la boîte de médicaments qui m'avait été donnée par M. Barros : j'en essayai quelques-uns, à différentes reprises, mais, ainsi que Cook me l'avait prédit, tous aggravèrent ma situation.

Une après-midi, un incident qui se passa à bord nous intrigua beaucoup.

Il faisait un temps délicieux ; la brise soufflait du nord-est ; nous étions sous voiles et sous vapeur. J'étais avec de Gerlache sur la passerelle, lorsque M. Somers vint annoncer qu'il serait très avantageux d'arrêter la machine ; que la *Belgica* avancerait plus rapidement sous l'impulsion seule des voiles, attendu que l'hélice, qui ne tournait pas assez vite, retenait certainement le navire.

M. Somers insista tellement que de Gerlache me pria de faire l'expérience suivante : la machine fut stoppée pendant un quart d'heure et, à l'aide du loch enregistreur, je notai le chemin parcouru pendant ce laps de temps. La



ARCTOWSKI ET SON LABORATOIRE A BORD DE LA « BELGICA »

*Photographie du docteur Cook.*



RACOVITZA ET SON LABORATOIRE A BORD DE LA « BELGICA »

*Photographie du docteur Cook.*





machine fut alors remise en mouvement et, à mon complet ébahissement, je constatai, en effet, une vitesse bien inférieure dans la marche du navire ! De Gerlache ayant reconnu que la preuve était concluante, la machine fut arrêtée, tandis que M. Somers put goûter, comme les autres, des douceurs du farniente. Je dois avouer que cette expérience me laissa tout rêveur !... Comme M. Somers est et a toujours été un travailleur acharné, je ne pense pas lui faire tort en avouant que j'éprouvai, malgré moi, la conviction intime qu'il avait, ce jour-là, fait marcher la machine en arrière !... En effet, jamais, dans la suite, même dans des circonstances analogues, nous ne retrouvâmes un résultat semblable. Je veux bien admettre cependant, pour résoudre cette énigme, que ce soit moi qui ai mal lu le loch !

Jusqu'au 8 novembre, la brise fut bonne, mais à minuit le vent se leva du sud et augmenta sans cesse.

Le 9, à 8 heures du matin, nous sommes à la hauteur du cap Polonio, que nous ne parvenons pas à doubler, malgré voiles et vapeur. De Gerlache décide alors de mouiller près du cap, à l'abri de la mer. A 1 heure, nous laissons tomber l'ancre de tribord. Le soir, vers 7 heures, le pampero devient très violent : nous filons plus de chaîne et restons sous pression.

Le lendemain, profitant d'une accalmie, l'État-Major, sauf Racovitza et moi, se rend au phare dont les gardiens les accueillent à merveille.

Le 10 novembre, à 5 heures du matin, nous reprenons la mer. Le lendemain, à 6 heures du soir, nous mouillons deux ancrs dans la rade de Montevideo. A 7 h. 1/2, nouveau pampero. Au sud-ouest le ciel est d'un rouge intense donnant l'illusion d'un vaste incendie. Au-dessous, au zénith, des nuages gris de plomb apparaissent menaçants. Tout à coup le vent force et une grêle à grains énormes s'abat sur la mer. Elle dure quelques minutes seulement et est suivie d'une pluie torrentielle ; le vent

persiste avec violence jusqu'à minuit, puis tout rentre dans le calme.

Le lendemain, je descends à terre où je dois retrouver de Gerlache. Lorsque nous nous rencontrons, nous sommes chacun accompagnés par un Européen habitant Montevideo qui s'était mis gracieusement à notre disposition.

Mais, avons-nous bien choisi notre société ? Tandis que la personne qui m'accompagnait me disait : « M. de Gerlache devrait se méfier : celui qui lui sert de cicerone a une réputation épouvantable, il est capable de tout », le guide de de Gerlache l'engageait à me prévenir « que je me compromettais ; que la personne avec laquelle je me montrais en public ne jouissait d'aucune considération ».

Qui fallait-il croire ? Tous les deux probablement. Cependant, comme, en campagne, on n'y regarde pas de si près, comme l'intérêt de l'Expédition nous astreignait à avoir des ménagements spéciaux pour bien des gens, comme nous n'avions pas le temps de faire des enquêtes sur la moralité de tous ceux que nous devions couvoyer, de Gerlache et moi, après un court échange de renseignements, décidons de maintenir le *statu quo*, quitte à ce que, l'après-midi, de Gerlache sorte avec la personne qui m'avait accompagné le matin et que je prenne pour compagnon de route celui qui avait d'abord été le guide de Gerlache.

Le 12 novembre, vers 11 heures du soir, nouvelle querelle dans le poste. Le cuisinier L. se battait avec le matelot D.. Peu à peu, la dispute devint générale.

Comme de Gerlache était à terre, je donnai l'ordre à l'équipage d'observer le silence le plus absolu et j'ajoutai que, le lendemain matin, j'ouvrirais une enquête.

Le samedi 13. peu après le réveil, le maître d'équipage vint me prévenir que les matelots, rangés en bon ordre dans le poste, m'attendaient.

Je m'y rendis. A ma grande satisfaction, je trouvai

chaque homme, en tenue correcte, dans une attitude irréprochable.

L'un après l'autre, les matelots firent leur déposition, dont je déduisis les faits suivants : 1° la bataille avait été amenée par les provocations du cuisinier L. ; 2° il insultait et injurait journellement le personnel du poste ; 3° il critiquait, en termes grossiers, les actes du Commandant et de l'État-Major ; 4° il avait déclaré que, tôt au tard, il se vengerait de l'Expédition, dont le chef l'avait empêché, prétendait-il, de devenir cuisinier du Roi !...

J'enjoignis à L. l'ordre de faire ses paquets et j'envoyai un exprès à de Gerlache pour demander son renvoi.

Le Commandant se mit aussitôt en campagne. Mais où trouver, dans cette région torride, un cuisinier qui consentit à s'embarquer immédiatement pour une région glacée ? De Gerlache ne put que s'adresser à un « marchand d'hommes » (1).

Il embarqua ainsi le Suédois Rose... en qualité de cuisinier ; puis, il accorda le passage, jusqu'à Punta-Arenas, à un autre Suédois, Rosb..., qui s'engageait, en échange, à travailler à bord.

Notre séjour à Montevideo fut court. A noter cependant un superbe festin qui nous fut offert par notre aimable compatriote, M. Huysman, ainsi que notre visite aux immenses installations de M ..

M... nous avoua qu'il avait éprouvé, à cause de nous,

(1) Pour compléter un équipage, dans certains pays, on s'adresse à un « marchand d'hommes ». Le marchand d'hommes est un rôdeur de quais, qui encourage les matelots à désertir en leur faisant entrevoir des embarquements plus avantageux. Il leur avance de l'argent, les entraîne dans de mauvais lieux, puis les héberge... en leur faisant signer des reçus. Au bout de quelque temps, le marin endetté signe un engagement pour se libérer. Dès lors, l'homme est enivré, afin qu'il ne déserte pas au dernier moment ; on le conduit à bord dans cet état, on le maintient dans le poste ou on l'enferme dans la cale et on ne lui rend la liberté que quand le navire est au large. Le capitaine paie une prime au marchand d'hommes ; il solde les reçus signés par le marin, et en retient le montant sur son salaire. — On embarque ainsi des Anglais, des Français, des Belges, des Allemands, des Norvégiens, des Danois, enfin des hommes de toute nationalité.

une certaine désillusion : on lui avait signalé notre arrivée intempestive au cap Polonio, et, aussitôt, croyant à la bonne aubaine d'un navire désemparé, il avait fait chauffer un de ses remorqueurs. M... a, en effet, la spécialité de renflouer les bâtiments échoués et a même gagné une fortune très considérable à ce métier, fortune qu'il ne demandait pas mieux que d'accroître encore, fût-ce même de l'épave de la *Belgica*.

Le dimanche, 14 novembre, à peine avons-nous repris la mer que le nouveau cuisinier tombe sérieusement malade. Un novice, Van Mirlo, se présente pour remplir ses fonctions ; il est agréé par de Gerlache. Cependant la bonne volonté ne suffit pas : deux jours plus tard, Van Mirlo fut remplacé par V. D. qui, jusqu'alors, avait été... voilier !

Du 15 au 26, la vie s'écoule calme ; l'équipage prépare la mâture pour les mauvais jours.

Le 26, la brise fraichit, augmente, devient tempête, puis ouragan.

Le navire, mis à la cape, se comporte admirablement par une mer démontée. Nous sommes tous fiers de notre *Belgica* ! Nous avons confiance dans l'avenir : nous comprenons que sa solidité est à l'abri de toute épreuve.

Cependant, la mer devient bientôt si méchante que nous sommes sur le point de devoir « fuir devant le temps » et de chercher un refuge près des îles Falkland.

Le 27, nous reprenons la route du détroit de Magellan.

Le 28, un tube de la chaudière crève. On le répare d'une façon provisoire, mais ce moyen étant inefficace, les feux sont éteints. Afin de perdre le moins de temps possible, M. Somers, dont le réel dévouement mérite à cette occasion nos sincères éloges, s'introduit dans les foyers encore brûlants, et, au risque de s'asphyxier, effectue la réparation.

Pendant qu'il se remet de sa périlleuse entreprise, Van Mirlo, qui avait été successivement novice, puis

cuïsinier, fut détaché, dans la machine, comme chauffeur. Il se retrouvait ainsi devant des fourneaux d'un nouveau genre.

Le 29 novembre, nous doublons le cap des Vierges et nous entrons dans le détroit de Magellan.

En dépit de ce qu'impriment les instructions nautiques, la traversée du détroit de Magellan ne présente aucune difficulté. Actuellement, les vapeurs allemands et anglais y naviguent même en pleine nuit. Toutefois, il est évident que les navires, qui ont de petites machines comme la nôtre, doivent user de certaines précautions afin de ne pas se laisser entraîner sur les bancs de roche et de sable par le courant très violent en certains endroits.

Le 29, vers 4 heures du soir, le mécanicien D. quitte la machine où M. Somers doit aller prendre le quart. D. passe à côté du Commandant et lui assure que la pression se maintient.

Dès que M. Somers est descendu, il constate qu'il n'y a plus d'eau dans le tube du niveau. Il prévient aussitôt de Gerlache, qui me dépêche dans la machine. J'observe que les foyers sont en pleine activité et que la quantité d'eau est si faible qu'on ne la voit plus dans le niveau. La machine est immédiatement stoppée. Heureusement que les tubes de la chaudière ne sont pas surchauffés, M. Somers peut l'alimenter avec le petit cheval.

Pendant ce temps, Van Mirlo, aide-chauffeur depuis la veille, me déclare avoir prévenu, à diverses reprises, le mécanicien D. de ce qui se passait. Ce dernier, affolé, lui ordonnait de se taire, de pousser les feux et de graisser la machine !... Un tel incident se passe de commentaires !

De Gerlache, convaincu par cette nouvelle expérience, décida que le mécanicien D. serait débarqué et rapatrié dès notre arrivée à Punta-Arenas.

## CHAPITRE VIII

*Un fameux coup de balai*

Le 1<sup>er</sup> décembre 1897, nous mouillons à Punta-Arenas.

Racovitza nous avait quittés à Rio-de-Janeiro, gagnant Punta-Arenas par un vapeur anglais l'*Oravia*. Arrivé là un mois avant nous, il avait mis ce temps à profit pour faire d'intéressantes études sur la faune et la flore du sud de la Patagonie. Au cours d'une de ses excursions, il fut le compagnon de voyage du D<sup>r</sup> Moreno, directeur du Musée de la Plata, et arbitre argentin pour régler la question de frontière entre le Chili et la République Argentine.

Le D<sup>r</sup> Moreno, mis au courant de notre expédition, signala notre passage au gouvernement de la République Argentine, qui nous invita, immédiatement, à prendre, dans son dépôt de charbon de Lapataïa, tout le combustible dont nous pouvions avoir besoin.

Cette gracieuse attention changea notre route ; de Gerlache adopta le programme suivant : embarquer à Punta-Arenas les cent tonnes de charbon, que nous avions fait venir de Belgique ; y compléter nos approvisionnements en eau, vivres, vêtements ; faire route sur Ushuwaïa d'où nous emporterions le plus de charbon possible.

Mais, à Punta-Arenas, survinrent de nouveaux embarras domestiques (1).

*Samedi 4 décembre.* — S. et W. sont fortement pris de boisson ; ils font du scandale à bord, en s'injuriant et en se provoquant. J'interviens, on se tait ; puis, deux minutes après, la querelle reprend de plus belle.

*Dimanche 5.* — S. s'est oublié au point de frapper un

(1) Les incidents qui suivent sont copiés, tels quels, dans mon journal de bord.

novice. A minuit, T. rentre à bord, pris de boisson ; M. et D. découchent.

*Lundi 6.* — Le Commandant fait prier W., qui se trouvait à terre avec un canot, de transporter à bord deux caisses de vêtements destinés à l'équipage. W. refuse de faire le transport ; il fait répondre qu'il n'est pas un débardeur.

*Mardi 7.* — Le Commandant et le lieutenant Amundsen rapportent eux-mêmes, à bord, un rouleau de toile destinée aux vêtements de l'équipage. W. marche allègrement à côté d'eux sans les aider.

*Judi 9.* — V. D. demande de l'argent au Commandant et se prépare à se rendre à terre sans autorisation.

Étant donné que des avances considérables ont déjà été faites à l'équipage et que ces avances n'ont pas été prévues dans les fonds emportés de Montevideo, de Gerlache refuse. V. D. furieux, apporte son livret, demande son compte, et accuse catégoriquement le Commandant de partialité envers les Norvégiens. De Gerlache cède et donne l'argent devant cette menace de départ.

Le même jour, W., J. et V. R. - tirent bordée -.

Le même jour encore W. et J., qui avaient été envoyés à terre pour me reprendre ainsi que des instruments d'observation, abandonnent le canot avec son armement et courent les estaminets.

J'attends, pendant une heure, le retour des marins ; puis, je prie Arctowski et Cook de se mettre aux avirons pour rentrer à bord.

Le canot est aussitôt renvoyé à terre pour y conduire les permissionnaires et pour reprendre W. et J. Aucun de ces deux derniers ne revient. Le canot retourne à bord. A 9 h. 1/2, il est renvoyé à terre : aucun des pensionnaires ne rentre.

Le soir, à 11 h. 1/2, le Commandant rencontre V. R., W. et D. et leur enjoint l'ordre de rentrer à bord ; il

leur promet même de payer le canot qui les transportera. Aucun d'eux n'obéit.

*Vendredi 10 décembre.* — La *Belgica* est amarrée à la *Martha* sur laquelle se trouve le combustible à embarquer. La mer est forte, les chaînes menacent de se rompre, les amarres se brisent plusieurs fois, et... la moitié à peine du personnel est à bord.

A 6 h. 30 du matin, j'envoie un canot à terre pour chercher les retardataires. V. D. répond qu'il ne veut pas encore rentrer.

A 8 heures, envoi d'un nouveau canot. V. D. déclare qu'il ne rentrera qu'à 9 heures. W. et J. refusent de revenir. Le canot ne ramène que S. et V. R.

A 10 h. 30, D. rentre à bord, gagne le poste et se couche ! Je me rends auprès de lui ; il me déclare qu'il n'est pas malade, mais fatigué de la nuit.

Sur ces entrefaites, de Gerlache rentre. En prévision des désordres qui peuvent se produire, le Commandant se rend à bord de la canonnière chilienne *Magallanes* et convient, avec le commandant en second de ce navire de guerre, qu'un détachement de six hommes sera envoyé à bord de la *Belgica* « comme moyen d'intimidation » dans le cas où nous hisserions le pavillon B (pavillon rouge) du code international.

Pendant que de Gerlache est à bord de la *Magallanes*, D. s'est levé et demande à débarquer. Je le fais aussitôt conduire à terre.

En quittant la *Magallanes*, de Gerlache se rend à terre... à la recherche de son équipage.

Pendant ce temps, D. et V. D. rentrent à bord, dans un canot qu'ils ont loué et, comme ils n'ont plus d'argent, c'est l'Expédition qui paie. Ne doutant pas qu'ils vont être renvoyés, ils font leur sac, y mettent des vêtements qui appartiennent à l'Expédition et veulent partir. Je m'oppose formellement à ce qu'ils quittent le bord.

A 7 h. 30 du soir, de Gerlache et Amundsen rentrent





LE DOCTEUR F.-A. COOK



à bord. Le Commandant congédie V. D. qui se montre très insolent à son égard et veut emporter son sac avec les vêtements qui ne lui appartiennent pas.

De Gerlache me fait un signe : je hisse la flamme rouge au grand mât. Mais l'obscurité empêche le timonier de service sur la *Magallanes* de distinguer notre signal.

De Gerlache se rend à bord de la *Magallanes* et demande l'envoi d'une garde à bord de la *Belgica*. Le commandant en second du navire chilien répond que cette garde ne peut être fournie que sur un réquisitoire adressé, par le gouverneur, au capitaine du port.

De Gerlache et le médecin de la *Magallanes* se rendent à terre à la recherche du capitaine du port.

Sur ces entrefaites, W. rentre à bord. Il est encore pris de boisson. Pour empêcher que sa conduite n'influe d'une façon néfaste sur le moral des rares hommes qui font leur devoir, je lui défends l'accès du poste, et je monte la garde près de lui, sur la dunette. J'avais mis un revolver dans ma poche, et j'étais bien décidé à brûler la cervelle au premier homme qui broncherait.

Le lieutenant Amundsen, craignant que je ne sois acculé à cette extrémité, s'installe sur la passerelle, prêt à me prêter main forte.

De 9 h. 1/2 à minuit, la situation reste aussi pénible. C'est épouvantable de se dire que, d'un moment à l'autre, une circonstance fortuite, un rien peut vous obliger à devenir meurtrier ! J'étais cependant très calme : ma conscience me représentait nettement que j'avais le droit de frapper, pour éviter un malheur plus grand ... Tous ceux qui sont au courant des choses de la mer, me comprendront et m'approuveront.

A minuit, de Gerlache rentre à bord dans un canot appartenant à la direction des mouvements du port. Il est accompagné du second officier de police de Punta-Arenas, du médecin de la *Magallanes* et d'un détachement de six hommes armés de fusils, que le gouverneur envoie à bord.

L'officier de police monte, sabre au clair. Il estime qu'il convient de ne pas attendre le lendemain pour débarquer V. D. et W. En conséquence V. D. reçoit l'ordre de se lever. Il s'habille rapidement, met d'une façon ostensible un revolver dans sa poche et se rend chez le Commandant. Je le suis en surveillant tous ses mouvements. V. D. renouvelle ses insultes grossières envers le chef de l'Expédition, puis il rentre au poste, rend les effets qui appartiennent à la *Belgica*, et fait son sac. Il exhibe au Commandant un registre qu'il a l'intention de faire publier et dans lequel il déclare avoir inscrit, jour par jour, ce qui s'est passé à bord.

Les deux matelots font leurs adieux à leurs anciens camarades. W., pris d'un mouvement de repentir, quitte le poste en disant : « Faites honneur à la patrie, mes amis, ne faites pas comme moi ! »

V. D. et W. passent devant de Gerlache, qui, en signe de pardon, leur donne la main et... une livre sterling.

A 1 h. 14 du matin, le calme est rétabli.

Le lendemain, samedi, 11 décembre, le grand coup de balai est donné.

Le mécanicien D., qui nous causait des inquiétudes depuis l'incident de la chaudière, était devenu inutile, sinon dangereux. Toutefois, il convient de dire qu'il n'avait pas pris part aux incidents du jour précédent, ni à ceux de la nuit. D. est donc débarqué, mais dans des conditions absolument avantageuses pour lui.

Le Suédois Rose... est débarqué également pour cause de maladie.

Le matelot suédois Rosb... nous quitte, comme il avait été convenu à Montevideo. Les matelots W., V. D. et D. sont licenciés. T. et J. reçoivent une semonce paternelle. Enfin, il est recommandé à S. et V. R. de ne plus manquer le canot !

Nous voilà de nouveau sans cuisinier à bord. Michotte accepte les insignes du cordon bleu. Le brave garçon se

devoit pour le salut public et s'en tire avec honneur, comme nous aurons occasion de le voir par la suite.

Mais que de vides à bord ! Quel fameux coup de balai !

Peut-être était-il dangereux de s'aventurer, dans l'antarctique, avec si peu de bras. inutile pourtant de chercher, à Punta-Arenas, un complément d'équipage. D'ailleurs, mieux valait un petit nombre d'hommes sûrs, qu'un nombreux personnel composé d'individus louches, dont l'insubordination nous mettait dans un péril continu.

L'équipage ainsi réduit comprenait :

Johan Koren (Norvégien), 18 ans à peine, novice ; Auguste Wiencke (Norvégien), 20 ans, novice ; Van Mirlo (Belge), 20 ans, novice, attaché à la machine ; Dufour (Belge), 21 ans, novice ; Knudsen (Norvégien), 21 ans, matelot ; Johansen (Norvégien), 25 ans, matelot ; Michotte (Belge), 31 ans, maître d'hôtel ; Tollefsen (Norvégien), 33 ans, maître d'équipage.

En résumé, un maître d'équipage, deux matelots et quatre novices (1) ! Qu'importait ! *Audaces fortuna jurat !*

... Il n'y a pas moyen de choisir une autre devise !

## CHAPITRE IX

### *Vers Ushuwaïa*

Le 13 décembre, vers la soirée, comme nous embarquions des quartiers de viande fraîche que nous avait gracieusement offerts la mission catholique de Punta-Arenas, un Français établi dans la localité, M. Alexis Panté, nous apporta en grande pompe une petite cage dans laquelle se trouvaient deux pigeons voyageurs de premier choix.

(1) Nous ne comprenons évidemment pas dans le personnel marin le maître d'hôtel.

Un manuscrit traitant de la colombophilie accompagnait l'envoi, ainsi que cette note dont je respecte le style et l'orthographe :

« Les deux champions, qui ont fournie le plus long parcours dans le détroit de Magellan, sont offert en essais aux explorateurs du Bataux *Belgica*,

Par Alexis Panté

forgeron francé à Punta-Arenas laquelle est bien reconnaissant si ses mesieurs veulent bien avoir la bonté de lui faire savoir le résultat de leur périlleuse exploration. »

Ceux qui connaissent l'attachement passionné de tout colombophile pour ses pigeons, peuvent seuls apprécier la valeur de ce présent dont nous fûmes très touchés. Malheureusement nous avions « d'autres chats à fouetter » et les pauvres pigeons furent souvent médiocrement soignés. Nous ne nous doutions guère, alors, que, grâce à eux, nos familles seraient, un jour, plus ou moins rassurées sur notre sort (1).

Le 14 décembre 1897, à 1 heure du matin, nous quittons Punta-Arenas et naviguons quelque temps de conserve avec la canonnière chilienne le *Toro*.

Lorsque nous nous séparons, le *Toro* embouque dans le Forward Reach tandis que nous pénétrons dans le Magdalen Sound.

Bientôt une brume épaisse vient entraver notre marche et nous cherchons refuge dans le Havre Hope, ravissante petite baie de l'île Clarence. Cette baie est emmurée comme un fjord par des montagnes escarpées faisant partie d'une chaîne importante que domine le mont Vernal. Des rafales violentes, mais de courte durée, descendent constamment de ces hauteurs.

La brume se dissipa vers 3 heures, mais nous ne

(1) Nous ne savons ce qu'il advint de nos pigeons, mais, plus tard, des individus firent croire qu'ils étaient rentrés au colombier. La presse américaine s'empara de la nouvelle et la répandit dans le monde entier.

reprimés pas la mer ce jour-là, étant donné que nous n'aurions pu atteindre, avant la nuit, le dépôt de charbon argentin. Or, par suite des difficultés de la navigation dans les canaux du sud, il est de nécessité, pour un navire comme le nôtre, de mouiller dans une baie pendant les heures les plus obscures de la nuit.

Pour concilier notre désir d'exploration dans les canaux de la Terre de Feu, qui sont peu connus, avec le court laps de temps dont nous pouvions disposer, il fut décidé que nous ferions un petit nombre d'escales, mais que nous les prolongerions de manière à y prendre quelques observations, ainsi que des échantillons de la faune et de la flore.

Notre arrêt dans le Havre Hope fut fixé à 48 heures, à la demande du géologue et du naturaliste de l'Expédition.

Le 16 décembre, nous appareillons dès l'aube par un temps gris et maussade. Les cimes des hautes montagnes étant encore cachées dans la brume, nous ne pouvons distinguer que le pied du Sarmiento.

A midi, comme nous nous engageons dans le Cockburn Channel, la houle se forme, monte rapidement et, lorsque nous approchons des roches Tussac (1), la brise souffle avec violence.

A peine sommes-nous engagés dans le Brecknock passage, que la brise devient rafale. Au nord, nous avons la péninsule de Brecknock, à l'est, l'île Georgiana, au sud, l'île London. Ces différentes terres présentent des contours et des aspects correspondant fort peu à ceux que

(1) Il nous a semblé que ces roches devraient être placées à deux ou trois milles plus au sud que la position indiquée par la carte de l'Amirauté. Nous avons eu encore la même impression, en 1899, lorsque, passant par les îles Furies, nous sommes entrés dans le Cockburn. Si cette appréciation est exacte, elle a une importance réelle, attendu que les roches Tussac sont précisément données comme repère, par les instructions nautiques, pour entrer, par le sud, dans le détroit de Magellan.

Malheureusement, les deux fois où nous avons passé près de ces roches, les circonstances nous ont empêchés d'en fixer exactement la position. Nous faisons donc cette remarque sous toutes réserves.

donnent les cartes ou les courtes descriptions de ces régions.

Nous nous décidons à chercher un abri dans une petite baie de l'île London; de Gerlache me charge d'aller en canot reconnaître la baie. Le temps est épouvantable, la mer brise, il pleut à torrents. J'endosse le suroît de notre long Danco et j'attends un moment de calme. Le vent redouble, l'embarcation ne peut être mise à la mer; la *Belgica* fait route directement, mais le plus lentement possible, vers la petite baie. Comme nous n'en sommes plus très éloignés, de Gerlache aperçoit soudain des brisants qui en barrent l'accès. Aussitôt il cherche à virer de bord, mais le vent et la mer nous entraînent vers la côte, et c'est avec grand-peine que la manœuvre s'exécute.

Nous espérons être plus heureux vers le nord, en demandant abri à l'île Georgiana: notre machine se trouve incapable de lutter contre un tel vent.

Nous reprenons donc la route du sud-est. Nous défilons près de l'île Sydney et d'une série d'autres îles non marquées sur la carte.

A vue d'œil, par une mer de plus en plus méchante, nous nous dirigeons vers une île, qui se trouve être l'île Basket, et que nous reconnaissons à peine lorsque nous l'atteignons. Enfin, aveuglés, harassés, trempés jusqu'aux os, nous mouillons, par 20 mètres de profondeur, sur un fond de roche, où l'ancre menace à tout moment de déraper. Tout autour de nous, des récifs. L'équipage peut aller se coucher, mais notre mouillage offre si peu de sécurité, que les officiers continuent à faire le quart.

Le lendemain, 17 décembre, à 3 heures du matin, la *Belgica* reprend le large.

A midi, nouveau mouillage dans une baie de l'île Londonderry, que nous baptisons « Baie du Torrent » (1) à

(1) Nous l'avions nommée d'abord « Baie de l'As de pique » à cause de sa forme particulière. Mais une semblable dénomination eût permis de supposer que nous nous occupions de jeu à bord. Il s'agissait de ne pas donner



cause du cours d'eau rapide qui descend bruyamment de la montagne.

L'après-midi, le personnel scientifique explore une petite partie de l'île et les hauteurs, où nous découvrons un lac aux pentes très abruptes, où couvertes de nombreux petits arbres tout rabougris.

Racovitz et Arctowski expriment le désir de séjourner pendant quarante-huit heures dans la baie.

Des hauteurs qui bordent la baie du Torrent, nous avons aperçu un gigantesque glacier de l'autre côté du Canal de Darwin, dans la Terre de Feu. Il nous parut utile d'aller l'examiner de près. Aussi, le 18 décembre, nous rendions-nous dans la baie où il venait déboucher (1).

Le 19, un dimanche, de très bon matin, je partis en canot avec MM. Mélaerts, Van Rysselberghe et quelques hommes d'équipage.

Après avoir doublé une moraine remarquable, nous apercevons l'embouchure du glacier, à une distance de plusieurs milles. A mesure que nous en approchons, nous découvrons une quantité plus grande d'oiseaux aquatiques.

Du gibier ! Et dire que nous n'avons pas de fusil !

Mes compagnons me proposent une « chasse à courre ! »

En un clin d'œil, ils se mettent aux avirons tandis que je tiens le gouvernail, et nous poursuivons ainsi une espèce de canard qui nage très bien, mais ne vole que très difficilement.

Quelle course ! quelle lutte ! L'oiseau volait sur une longueur de cent à cent cinquante mètres, puis, brusquement, se remettait à nager avec affolement. Bientôt, nous le rattrapions, pour le voir s'envoler de nouveau quand nous nous apprêtions à le saisir.

Au bout de dix minutes, le pauvre volatile exténué fut

prise à la critique ! Il ne fallait pas oublier qu'une partie de nos fonds avait été recueillie par une souscription publique !.....

(1) Nous avons appelé cette baie « Baie du grand Glacier ».

assommé d'un coup d'aviron au moment où il sortait de l'eau.

Nous supputons déjà le nombre de bons morceaux que nous donnerait notre capture, quand, à cent mètres de nous, surgit un magnifique cygne à tête noire. Il avait, sans doute, perdu de vue sa mère et ses frères, car il était jeune et ne volait que difficilement. L'aspect de cette nouvelle proie ranime nos forces en nous excitant à continuer la chasse.

Notre cygne nageant à merveille, le canot le suivait avec peine : la victoire devait rester à celui des combattants qui aurait le plus de souffle. Vingt minutes d'une résistance homérique, puis l'oiseau, étendant ses ailes, ne bougea plus. Un matelot de l'avant le saisit, lui lia les pattes ainsi que les ailes et le plaça au fond du canot.

De retour à la *Belgica*, nous le portâmes sur le pont, mais comme il avait repris haleine, il tâcha de s'enfuir. Se sentant prisonnier, il fit contre fortune bon cœur.

Il était superbe, notre cygne : blanc comme neige avec la tête et une partie du cou d'un noir de jais (1).

La description de notre route engagea de Gerlache à se rapprocher du glacier. A 4 heures, nous stoppons au fond au sud d'une moraine contre laquelle les glaces viennent s'arrêter.

Comme le ciel était couvert, il ne pouvait être question de faire des observations astronomiques. Je repartis en chasse avec Mélaerts et les quelques matelots qui m'avaient accompagné le matin. Cette fois nous primes des fusils.

Au moment du départ, j'avais confié à de Gerlache, qui se rendait à terre, que je caressais l'espoir de capturer toute la nichée de cygnes à tête noire.

Hélas ! non seulement je ne vis plus un seul cygne,

(1) Les cygnes à tête noire se laissent très difficilement approcher. Devenus adultes, ils ont un vol étonnamment puissant. Si nous avons pu en capturer un à la course, il est évident qu'il s'agissait d'un jeune oiseau.



JEUNE FEMME ONA

*Photographie de M. Lecomte.*



mais, en rentrant à bord, j'appris que notre beau captif, rompant le lien qui retenait ses ailes, s'était envolé.

La journée du lundi, 20 décembre, fut consacrée tout entière au travail.

Vers 5 heures du soir, reprenant le large, nous allons mouiller, à 9 h. 1/2, dans une autre petite baie de la Terre de Feu, vis-à-vis de l'île Chair, dans le Darwin Sound.

Malgré l'obscurité naissante, de Gerlache, Arctowski, Racovitza et moi, nous nous rendons à terre, où Arctowski recueille des échantillons de roche. Quant à Racovitza, il fait une pêche si merveilleuse, que nous baptisons l'endroit « Baie des Astéries ».

Le lendemain, 21 décembre, dès 4 heures du matin, nous franchissons le North West Arm pour nous engager dans le Canal du Beagle. La brise souffle violemment en rafales. Enfin, à 8 heures du soir, nous arrivons devant la presqu'île d'Ushuwaïa.

Tout à coup, le navire frémit : nous venions de toucher un banc de roche. Heureusement, la machine bat de l'arrière et nous dégage.

Étant donnée l'obscurité, nous faisons un léger détour, contournant les îles Bridges et Willie, en laissant par tribord les Éclaireurs.

Vers 10 heures, la nuit devient absolument obscure.

D'après les instructions nautiques, nous devons, avant de laisser tomber l'ancre, apercevoir, dans un certain azimut, le feu d'Ushuwaïa. Heureusement que nous mouillâmes, sans tenir compte de cette observation, au moment où la sonde ne renseignait plus que dix mètres, car nous étions tout près de la côte. Le feu d'Ushuwaïa avait déjà, à cette époque, été changé de place depuis un an et aucun avis n'en avait été donné encore aux navigateurs !

Voilà comment on se « mettrait au plein » sans s'en douter !

## CHAPITRE X

*Le premier Noël à bord de la Belgica*

Le 22 décembre, la première lueur du jour nous permet de constater que nous sommes trop proches de la côte. Les feux sont activés, et nous changeons de mouillage.

Vers 8 heures, de Gerlache se rend chez le gouverneur. Fâcheux contretemps : il est à Buenos-Aires, et son secrétaire, à qui le Commandant exhibe le permis de prendre du charbon, lui apprend qu'aucun ordre n'a été donné, dans ce sens, par le gouvernement de la République. Pour comble d'ennui, nous découvrons que le dépôt argentin ne se trouve pas à Ushuwaïa, mais à Lapataïa que nous avons doublé la veille !... Heureusement, tout finit par s'arranger. Le secrétaire nous remet un écrit nous autorisant à embarquer du charbon à Lapataïa, et jusqu'à concurrence de cent tonnes. Il a même la gracieuseté de nous prêter des sacs pour faciliter l'embarquement du combustible.

Pendant ce temps, Arctowski et Cook visitaient la mission protestante anglaise dirigée par le R. Lawrence. Ils y étaient reçus avec tant de cordialité que, dans le but d'étudier les mœurs des habitants indiens de la localité, ils acceptèrent de séjourner à la mission jusqu'à notre retour de Lapataïa.

Le 23 décembre, nous reprenons la mer et, quelques heures plus tard, nous mouillons dans la baie de Lapataïa.

Cette baie est longue de trois milles environ, et large d'un mille. Elle est orientée de l'ouest-nord-ouest vers l'est-sud-est. A l'entrée, se trouve la jolie petite île « Round ».

L'accès de la terre est facile, les eaux y sont profondes, même très près de la côte. La baie est encadrée de

collines à pentes vives, toutes couvertes d'une riche végétation. Elle se relie à Lapataïa par une vallée profonde où coule un torrent impétueux et où le vent s'engouffre avec une violence extrême.

Le dépôt de charbon argentin, qui n'existe que depuis 1896, consiste en un vaste hangar couvert d'une toiture métallique, où sont abritées deux cents à deux cent cinquante tonnes de charbon. Ce combustible n'est certes pas comparable à celui de notre bassin houiller belge, mais il nous fut des plus utiles et nous aurions mauvaise grâce à le déprécier, alors qu'il nous fut si généreusement offert.

Dès notre arrivée dans la rade M. Montaldo, Argentin, et M. Boursotti, Italien d'origine, tous les deux surveillants du dépôt et chefs d'une importante scierie établie à courte distance de notre mouillage, se présentèrent à bord de la *Belgica* pour se mettre à notre disposition, selon les ordres qu'ils avaient reçus directement de Buenos-Aires.

En dehors de ces messieurs et de la famille Boursotti, qui occupent une confortable maison de bois, on ne compte guère à Lapataïa que cinq ou six ouvriers.

La scierie est munie d'un bon outillage et fait d'excellentes affaires. Elle trouve sur place des forêts de superbes hêtres qu'elle débite, par les transports argentins, dans toute la Patagonie et même à Buenos-Aires.

Notons, non loin de la scierie, le lac Acigami où nos marins firent une pêche des plus abondantes.

Dès le 23 décembre, nous commençons l'embarquement du combustible. Quel labeur ! MM. Mélaerts, Somers, Amundsen et Van Rysselberghe consentent très aimablement à se convertir, qui en charbonniers, qui en débardeurs, pour aider les matelots à entasser le charbon dans les sacs, à le transporter sur un chaland et, finalement, à l'embarquer à l'aide d'un treuil à vapeur. Les derniers jours même, afin de gagner du temps, le Commandant et moi, nous nous joignons aux équipes.

Le soir, lorsque nous cessons ce travail inusité, officiers et matelots fraternisent encore pour le nettoyage du pont. Puis, c'est notre tour : un bain complet a raison de la poussière de charbon qui s'est insinuée partout, sur notre corps et dans nos vêtements.

Cependant, il est juste de remarquer que le métier de charbonnier produit un effet auquel nous étions loin de nous attendre : le poussier donne aux yeux un éclat singulièrement brillant. Avis aux belles mondaines qui, le soir d'un bal, voudraient se passer la fantaisie de se faire souffler, dans les yeux, cette poudre d'un nouveau genre!...

24 décembre! — Se croirait-on, grands dieux, à la veille de Noël! La journée se passe sans incident, mais le soir, vers 6 1/2 h., comme nous sommes en train de souper, l'homme de veille signale, tout à coup, que la forêt est en feu.

Arctowski, qui vient de rentrer à bord après avoir fait à pied, avec deux Indiens, le trajet d'Ushuwaïa, nous explique aussitôt que, selon lui, l'incendie a dû commencer à l'endroit où ses Indiens, pour signaler au loin leur présence, ont allumé un feu qu'ils ont probablement éteint avec trop peu de soin. Le foyer de l'incendie n'est pas très éloigné d'un dépôt de planches appartenant à la scierie à vapeur; cependant il n'y a rien à craindre pour le moment.

En un instant, nous sommes tous sur le pont avec des jumelles. Quel spectacle grandiose que celui d'une forêt en feu, lorsqu'on sait qu'il n'y a aucun accident de personne à craindre et que la nature, prodigue dans ces régions, aura repeuplé la forêt avant que quiconque ait pu souffrir du dégât matériel!

Cependant il fallait enrayer les ravages du feu. Le Commandant me prie de faire mettre les canots à la mer. Nous partons tous, sauf de Gerlache et Amundsen.

Quelle promenade féerique! La mer est calme, les canots glissent sans heurt, les matelots rament en cadence, tandis



que l'immense brasier colore le ciel et l'eau, comme dans un conte des mille et une nuits.

Mais le temps presse, arrière la rêverie ! Les rameurs font un vigoureux effort et abordent. Chacun s'arme d'une hache, ou se munit d'un seau en toile.

Pendant que les uns font la chaîne, les autres s'empres- sent d'abattre les gros arbres en feu, afin de les isoler. Heureusement qu'il n'y a pas un souffle dans l'air : nos efforts sont couronnés de succès, l'incendie s'éteint peu à peu.

Vers 10 heures, notre tâche est terminée, nous reve- nons à bord.

Une charmante surprise nous y attend : Noël a passé, illuminant la *Belgica*, apportant à chacun des cadeaux, des douceurs.

Oh ! les yeux étonnés de nos braves marins lorsqu'ils voient les logements, le poste, le carré pavoisés de dra- peaux de toutes les couleurs ! Quelle satisfaction ils éprouvent à palper les vêtements bien chauds que leur donne l'Expédition (1) ! Quelle joie naïve et complète fait trembler leurs mains lorsqu'ils caressent avec amour la belle pipe, le bon tabac offerts si généreusement par Mes- dames de Gerlache et Osterrieth !

Le Commandant est ému de la joie de chacun. Il fait servir un grog où officiers et matelots fraternisent gai- ment.

Puis, ce sont des discours patriotiques et autres : Tollefsen parle en norvégien, Van Rysselberghe en fran- çais, mais chacun applaudit à outrance ; de Gerlache, le dernier, prend la parole à peu près en ces termes :

« Mes amis, nous sommes peu nombreux ; nous aurons parfois une lourde tâche à remplir ; mais je suis con- vaincu que tous vous ferez votre devoir. Et surtout qu'au-

(1) Bien que la solde de l'équipage fût dérisoire, les hommes devaient acheter de leurs deniers, leurs vêtements et le linge, à l'exception d'un premier équipement de parade qui leur avait été donné à Anvers.

cun de vous ne vienne jamais me dire : « Je suis fatigué ! » — Vous n'avez pas le droit d'être fatigué. Lorsque vous serez malade, ce sera différent, je vous donnerai du repos. »

Là-dessus, l'État-Major quitte le poste et se rend au carré. Nous y trouvons aussi notre part de gâteries. Voici, pour chacun, un soyeux foulard de cou, don de M<sup>me</sup> Rame-  
lot ; un roman enveloppé d'une superbe couverture brodée avec une finesse exquise par M<sup>me</sup> Louise de Gerlache ; enfin des gâteaux, des douceurs dont personne ne fait fi.

On rit, on plaisante. Arctowski est mis sur la sellette pour l'incendie de la forêt, dont nous le rendons responsable. Nous ne manquons pas non plus de commenter le « malade, mais jamais fatigué » du discours du Commandant, qui riposte gaîment.

Un peu après minuit, on se sépare, chacun rentre dans sa cabine.

La mienne me paraît moins misérable que naguère. Mon hublot est grand ouvert : la nuit est sereine ; je respire avec volupté l'âpre souffle des mers, tandis qu'au loin, par moments, le foyer de la forêt se ranime, laissant jaillir des fusées par milliers.

Noël ! Noël ! que nous apportes-tu dans notre soulier ?

Voici venir l'ère des souffrances : nos cœurs et nos bras sont-ils prêts pour la lutte suprême ?

Noël ! qui évoques le souvenir de tous ceux que nous avons laissés au pays ; Noël ! qui nous rappelles tout ce qu'ils espèrent, donne-nous la force de souffrir et de vaincre ! Mais, si jamais nous ne devons revoir la patrie, tu iras, l'an prochain, murmurer à l'oreille de ceux qui nous attendront en vain que notre pensée ne les a pas quittés !...

## CHAPITRE XI

*En détresse*

La journée de Noël et celle du lendemain, qui était un dimanche, furent consacrées au repos. Le soir du 26, toutefois, il fallut changer de mouillage, parce que, sous les rafales violentes, le navire chassait sur ses ancrés.

Le chargement du charbon fut repris le 27 et terminé le 29, à la soirée. Nous avons donc perdu cinq jours à ce labeur, et pour ne charger que quarante-cinq tonnes de combustible.

Le 30 décembre, tandis que l'équipage est occupé à un nettoyage général, l'État-Major prend part à une excursion organisée dans la forêt par MM. Montaldo et Boursotti. Comme je dois me rendre à terre pour des observations, il est convenu que, le travail terminé, mon caïot déposera Dobrowolski en un point de la côte, d'où il pourra rejoindre les excursionnistes.

Tout se passe comme nous l'avions projeté, mais, à un moment donné, Dobrowolski voulant m'éviter un long détour, me propose de le descendre à un autre point d'atterrissage. J'accepte avec d'autant plus d'empressement que j'ai hâte de terminer mes calculs, avant l'appareillage de l'après-midi.

Quelle erreur fut la nôtre ! Je m'étais éloigné depuis peu de temps, lorsque Dobrowolski s'aperçut que je l'avais déposé dans une île !

Conservant son beau calme habituel, notre ami ne s'effraya nullement de se voir transformé en Robinson. Il visita son nouveau domaine, joua berger auprès des moutons qu'il y trouva installés, et attendit patiemment l'événement qui devait le délivrer. L'estomac le tirailait fort, la marche et la pensée du bon repas qu'il aurait dû faire lui ayant aiguisé singulièrement l'appétit.

Enfin, vers trois heures, les excursionnistes passèrent providentiellement à proximité de l'endroit où il se trouvait et le rapatrièrent.

Le 30 décembre, à cinq heures, nous faisons route vers Ushuwaïa, où nous devons reprendre Cook, faire le plein des réservoirs d'eau douce et rendre les sacs à charbon qui nous ont été prêtés.

Ushuwaïa possède la même organisation que la plupart des colonies françaises, dont la population est presque exclusivement constituée par des fonctionnaires.

L'école — car il y a une école — n'a pas d'élève ; aussi l'instituteur et l'institutrice, qui en ont la direction, avaient-ils résolu de charmer leurs loisirs en se mariant prochainement. Le seul moyen, pensaient-ils, de se maintenir dans leurs fonctions était de peupler eux-mêmes les classes.

Ushuwaïa ne semble pas avoir été créé dans un but commercial. Les Argentins ont établi cette station en vue de contrebalancer l'influence croissante des Chiliens dans le détroit de Magellan. Le sentiment de rivalité des deux peuples s'est encore aigri, depuis que la question des frontières a été soulevée. La guerre même a failli éclater à diverses reprises. Les Argentins ont, conséquemment, cherché, dans le détroit, un endroit propice à l'établissement d'un port de guerre où pourraient se concentrer toutes leurs forces navales. A ce point de vue, l'emplacement est certes bien choisi : la rade est vaste et profonde ; elle est fermée, au sud et à l'est, par des îles et la péninsule d'Ushuwaïa ; l'accès peut en être rendu impossible, du côté sud ouest, avec quelques batteries qu'on établirait à peu de frais. Comme le débarquement, en cet endroit, s'opère difficilement, le gouvernement argentin a l'intention d'établir un grand môle qui abriterait, en même temps, contre la mer, un certain nombre de navires.

Le 31 décembre — serait-ce l'influence de notre mouillage dans un port de guerre ? — l'équipage manifeste un

peu d'humeur. Les hommes se plaignent de la ration et demandent celle que l'on donne généralement à bord des bâtiments de commerce. De Gerlache se rend dans le poste : il leur démontre, par *a plus b*, que leur ration est supérieure à celle que les matelots ont eux-mêmes fixée et que leur manque d'ordre est seul la cause de leur mécontentement.

Le même jour, Cook rentre à bord, nous ramenant un passager ! Le R. Lawrence demande à être conduit à Harberton où se trouve son ex-collègue, M. Bridges.

Cette escale à Harberton n'était pas indispensable ; cependant, comme nous n'avions pu obtenir à Ushuwaïa que très peu de viande fraîche, il était bon, surtout en présence des récentes réclamations, d'en embarquer le plus possible avant de mettre le cap au sud. De plus, on rendait service à M. Lawrence, à qui Cook, et par conséquent l'Expédition, était redevable de renseignements précieux au point de vue anthropologique.

Au reste, Harberton étant sur notre route, il suffisait d'y jeter l'ancre pour quelques heures.

Le dimanche, 1<sup>er</sup> janvier 1898, nous appareillons à onze heures du matin.

L'après-midi, vers quatre heures, tandis que j'étais sur la passerelle, j'aperçus au loin un immense oiseau qui, de temps à autre, ouvrait et refermait lentement ses ailes, puis disparaissait en plongeant. Je fis aussitôt prévenir notre zoologue qui reconnut que mon oiseau était.... la queue d'un mégaptère qui sondait (1) !

(1) Les mégaptères sont des cétacés de seize à dix-huit mètres de long. Ils viennent faire à la surface une série de courtes inspirations et expirations. Après chaque inspiration, ils disparaissent sous l'eau à une faible profondeur. Lorsqu'ils viennent ainsi respirer, ils montrent l'évent puis la dorsale, *mais ne montrent pas la queue*. Après une série d'inspirations brèves, ils font une longue inspiration puis *sondent*, c'est-à-dire qu'ils plongent, pour chasser, à une profondeur considérable, mais que Racovitza limite à cent mètres. Au moment où ils sondent, les mégaptères montrent leur queue entière.

Peu de temps après, en effet, deux mégaptères défilent, à très courte distance de la *Belgica*. Plusieurs d'entre nous auraient aimé leur tirer un coup de fusil, afin de les voir en colère. Racovitza s'indigna de cette idée, et, pour achever de nous convaincre, il nous expliqua que nous ne verrions rien du tout, que la balle s'enfoncerait dans la graisse et ... que l'animal sourirait de notre naïveté !

Pendant ce temps, les monstrueuses bêtes poursuivaient tranquillement leur chemin.

Vers 10 heures, la nuit devint obscure ne nous permettant plus de continuer à suivre les alignements que nous avons choisis. Nous naviguons au compas. Comme nous approchions de la côte pour reconnaître l'entrée de la baie, brusquement des goémons (1) surgirent à notre avant.

La barre aussitôt est mise vers le large, mais avant que le navire ait eu le temps d'évoluer, la profondeur diminue sans cesse, et le sondeur ne rencontre plus que vingt-huit, puis dix-huit, puis quatre mètres de fond. La *Belgica* était échouée sur un banc de roche !

Je sais que la bienveillance publique nous fit un grief d'avoir voulu entrer, la nuit, à Harberton, alors que la navigation y est déjà difficile en plein jour. Je me rallie entièrement à ces critiques et j'ajoute même, d'un air très entendu, qu'il est bien plus à recommander de passer à côté de ces roches que de les aborder de front !

Mais, puis-je objecter timidement, les explorateurs ne diffèrent-ils pas des touristes qui voyagent en paquebot ? Doivent-ils toujours suivre les conseils d'une étroite prudence ?

Si l'amiral Mouchez, par exemple, avait écouté l'appréhension qui crie sans cesse : « Attention, tu peux te faire mal ! » aurait-il, en quelques mois, exécuté de grands travaux sur les côtes d'Amérique ? N'est-ce pas aussi

(1) Algues marines indiquant presque toujours des récifs.

l'amiral Mouchez qui reconnaissait avec fierté « que souvent il avait déterminé la limite des écueils avec la quille même du navire » !

A tort ou à raison, toujours est-il que nous étions carrément « au plein ».

De Gerlache me prie d'aller en canot sonder autour du navire, afin de reconnaître par quelle direction nous pourrions nous dégager le plus facilement. Il résulte des sondages que nous sommes solidement assis sur une roche conique où le courant nous maintient.

Toutes les embarcations sont mises à la mer afin d'alléger le navire; puis, la machine est actionnée à toute vapeur, tantôt en avant, tantôt en arrière. Rien ne bouge!

Le Commandant fait mouiller, à une centaine de mètres, une ancre à jet dont l'aussière est ensuite tirée à l'aide du treuil à vapeur, tandis que la machine est remise en mouvement. L'ancre est arrachée du fond, mais la *Belgica* résiste.

Alors Arctowski, Cook, deux matelots et moi partons en canot pour observer, à la côte, la marche de la marée. Le jour commence à poindre, le temps est superbe, une brise légère ride à peine la surface des eaux. Des goélands viennent crier bruyamment autour de notre embarcation. Cook et Arctowski photographient, pendant que je tiens la barre. Un fusil est posé sur mes genoux prêt à abattre — ou à manquer — le premier gibier qui passera.

Sans inquiétude encore, nous arrivons gaiment à la côte, où nous constatons que la marée descend assez rapidement. La courbe de niveau, laissée par la marée haute de la nuit, semble indiquer qu'elle ne marne que d'un mètre.

Comme nous revenons lentement, nous constatons avec étonnement que la *Belgica* s'incline sur tribord et même qu'elle se couche d'une façon qui pourrait devenir inquiétante.

Bah ! la mer est belle, la marée va nous redresser ! Cherchons cependant à nous dégager le plus vite possible, en soutenant le navire avec des béquilles.

Tout occupés par ce travail, nous ne voyons pas que le ciel se couvre de gros nuages. Brusquement, nous sentons la brise se lever, la mer devenir méchante, les manœuvres avancer difficilement. Il ne s'agit plus de rire, il faut se hâter.

Sur ces entrefaites, M. Bridges, fils de l'estancier d'Harberton, qui nous a aperçus, arrive en canot. Il s'informe de la situation et repart chercher une allège. Vers 10 heures, la marée commence à redresser le navire ; dans quatre heures seulement, elle sera haute.

Le capitaine Davis, du brick *Phantom* mouillé devant Harberton, nous rejoint avec le grand canot de sauvetage, et, quelques minutes plus tard, voici M. Bridges avec un chaland et une vingtaine d'Indiens.

Cependant la brise force et la mer grossit. Hélas ! nous sommes forcés de débarquer, sur un chaland, la majeure partie du charbon de Lapataïa que nous avons embarqué au prix de si grands efforts ! Nous déchargeons dans la mer notre provision d'eau douce et nous mettons dans nos canots tous les objets lourds qui se trouvent sur le pont. M. Bridges propose de conduire vers la côte son chaland, son canot de sauvetage et nos deux grandes baleinières qui menacent de se briser sur les flancs de la *Belgica*. A peine sont-ils à trois cents mètres que la mer et le vent menacent d'engloutir la petite flottille.

La *Belgica* se redresse sous une rafale, mais pour se recoucher sur bâbord. Vite, une béquille de ce côté avec ce qui reste de nos mâts et vergues de réserve.

Le Commandant, si optimiste d'ordinaire, est très inquiet ; il nous convoque, Amundsen et moi, dans sa chambre et nous demande si nous n'estimons pas que la *Belgica* est en perdition, s'il ne faut pas comme dernière chance de salut jeter à la mer toute la cargaison !...



De Gerlache est étreint, à ce moment, par une vive émotion. En un instant il voit s'évanouir le rêve longtemps caressé. La perte de la *Belgica*, c'est l'aneantissement d'un long labeur ; c'est peut-être la mort pour plusieurs de ses compagnons, car pourront-ils regagner la terre, par cette mer démontée, avec les deux petits canots qui nous restent ?... Pour d'autres, et il est de ceux-là, leur devoir est de demeurer à bord quelle que soit la situation.

Après un bref mais consciencieux examen de la question, nous sommes tous les trois d'avis d'attendre encore avant de sacrifier la cargaison.

Nous possédons encore un solide mât de hune : employons-le à béquiller le navire par bâbord. Aussitôt fait que dit : la *Belgica* semble plus paisible ; nous respirons !

Tout à coup, un violent coup de vent, un craquement sinistre, et notre fameux espars de bâbord, celui que je croyais incassable, se rompt comme un fêtu ! La *Belgica* glisse sur la roche en s'inclinant encore davantage ; les vagues roulent sur le pont, puis embarquent des deux bords ; le navire tressaute avec violence ; toutes les béquilles sont brisées !...

Cette fois-ci, c'est bien fini, dans un instant le navire va se briser et sombrer ; l'Expédition antarctique belge est anéantie avant même d'avoir commencé sa mission.

Arctowski est à côté de moi, regardant avec ardoise les morceaux d'espars qui restent suspendus aux bastingages, tandis que d'autres, entraînés par la mer, partent en dérive.

Je sens que le dénouement approche ; aussi je prie Arctowski d'aller chercher le pavillon belge, le beau, le tout grand, celui que nous avons arboré les jours de grande fête, celui qui fut salué par les navires de guerre à Rio-de-Janeiro ; il faut qu'il flotte sur la *Belgica* ; c'est notre dernier adieu à la terre.

Je rejoins sur la passerelle de Gerlache qui tente un

dernier effort. Il fait établir le petit hunier et télégraphie à la machine de marcher en avant à toute vapeur. Afin de pousser la pression à outrance, notre mécanicien M. Somers *a calé* les soupapes de sûreté et il emploie le cylindre de basse pression comme cylindre de haute pression. L'équipage hâle le navire au guindeau sur la chaîne d'une ancre de bossoir que nous avons mouillée le matin à quelque cent mètres du navire. Sur cette ancre nous avons frappé une aussière que le treuil à vapeur embraque maintenant avec force... Les chocs violents se succèdent, le treuil grince, le guindeau crie, la machine se plaint, les voiles se gonflent à tout rompre, la tempête siffle dans les cordages, les lames se brisent avec fracas contre le navire.

La *Belgica* oscille autour de sa quille, se soulève, puis lourdement retombe sur la roche.

L'heure de la marée haute est passée; dans un instant, les eaux vont redescendre, elles redescendent déjà.

Le navire va s'incliner de nouveau, mais à présent le danger sera bien plus grand que la nuit précédente, car la mer est démontée. Il va de nouveau se coucher sur un bord et alors... Mais non, le voilà qui se soulève davantage, il se redresse avec énergie, il se secoue, il glisse sur la roche, il se dégage de l'étreinte, il est libre!!!

Arctowski est revenu sur le pont, rapportant le pavillon qu'il fait hisser lentement.

Avec émotion de Gerlache le voit monter, il comprend ce qui s'est passé en moi. Nos regards échangent la confiance de bien des angoisses; nous nous serrons la main. Et, voulant effacer le souvenir pénible que l'apparition du drapeau pouvait encore laisser en ce moment, je dis à de Gerlache avec affection et avec joie :

« Commandant, c'est dimanche; j'ai fait hisser les couleurs! »

L'équipage, lui aussi, a compris que le moment de la délivrance est venu. En un instant, il relève l'ancre de

bossoir et hisse à bord les deux canots sans même s'apercevoir des difficultés que présente cette manœuvre par une mer en fureur.

D'ailleurs rien ne nous effraie plus ; nous naviguons, en riant, poussés par la tempête ; nous longeons la côte de l'île Navarin, ou, à 7 heures du soir, la petite baie de Porto Toro nous offre un délicieux abri.

A quelque chose, dit-on, malheur est bon.

En effet, la journée du 2 janvier 1898 nous avait permis d'éprouver à la fois la solidité de la *Belgica* et le dévouement de notre équipage.

## CHAPITRE XII

### *Les Indiens de la Terre de Feu*

Quelle nuit réparatrice que celle qui suivit la journée de Harberton ! Je dormis à poings fermés, comme les petits enfants, profondément, sans rêve, sans souci !

Le lendemain, 3 janvier, le réveil général n'eut lieu qu'à 8 heures et le restant de la matinée fut consacré à la remise en état de notre navire.

A midi, nous levons l'ancre pour retourner à Harberton, car il s'agit d'y reprendre le charbon, d'y refaire une provision d'eau douce et de recueillir notre brave docteur qui, ayant été chargé, la veille, de reconduire à terre un des chalands d'emprunt, n'avait pu regagner le bord.

Vers 4 h. 1/2, nous retrouvons nos canots et nous ramenons à bord Cook et M. Bridges fils.

Il est 7 heures du soir, lorsque nous mouillons de nouveau dans la baie de Harberton.

Les habitants de la baie d'Harberton sont d'origine indienne, si l'on en excepte la famille anglaise de M. Bridges, ancien recteur de la mission protestante d'Ushuwaïa, qui abandonna l'apostolat pour se livrer à une occupation

plus rémunératrice : l'élevage des moutons. Il y a quelque trentaine d'années, M. Bridges reçut gratuitement du gouvernement argentin une vaste concession de terrains, qu'il exploite depuis à gros bénéfices, grâce au concours de ses misérables voisins, les Indiens.

Ces Indiens, qui constituent la population nomade de la baie d'Herberton, de la Terre de Feu et en général des terres qui avoisinent le détroit de Magellan, appartiennent à trois familles distinctes :

Les *Alacaloufs*, habitant principalement les bords du Canal de Smith, du Sea-Reach et du Lang-Reach, vivent des produits de la pêche et naviguent dans des pirogues faites d'écorce de hêtre. Maltraités sans cesse par les Américains, ils montrent, pour tout étranger, une haine qui ne recule pas devant le crime. Les Américains la leur rendent et les exterminent peu à peu.

Les *Yahgans* se nourrissent, comme les Alacaloufs, de poissons et de coquillages, mais ils sont un peu moins sauvages.

On ne les tue pas, mais on s'en débarrasse en favorisant chez eux le développement de la phthisie. Les peuples civilisés, pour lesquels ils travaillent, trouvant immoral de les voir courir tout nus, les habillent de défroques. Or, comme on ne peut pas suspendre le travail, pendant les nombreux jours de pluie ou de neige, ces misérables, trempés jusqu'aux os et n'ayant pas de haillons de rechange, doivent laisser leurs vêtements se sécher lentement *sur eux*.

Lorsque, primitivement, ils couraient nus, la pluie les mouillait évidemment, mais, dès qu'elle cessait, ils se réchauffaient en s'enveloppant de leur peau de guanaque.

Le troisième groupe, les *Onas*, vivent à l'intérieur de la Terre de Feu. Ils sont très peu connus. Leur haine pour l'étranger est aussi farouche que celle des Alacaloufs, et l'on peut dire qu'elle est méritée.

En effet, jadis les Onas vivaient dans les grandes prai-



MÉGAPIÈRE PLONGFANT

*Photographie de M. Racovitzs.*



DOS DE JUBARTE

*Photographie du Dr Cook.*



ries de la Terre de Feu, où ils trouvaient, en abondance, les guanacs et les coquillages. Un jour les gouvernements argentin et chilien firent, à un grand nombre d'estancieros, la concession de tous les terrains bons pour les pâturages, et bien que dans les contrats il fût spécifié souvent, pour la forme, que les concessionnaires protégeraient les Indiens, dans la pratique il n'en fut rien.

Les naturels furent refoulés dans les montagnes, où, bientôt, ils ne trouvèrent plus de quoi vivre. Ils firent alors quelques incursions en territoire conquis et enlevèrent des moutons. La guerre éclata, mais la guerre la plus inégale, la plus lâche qu'on puisse rêver !

Les concessionnaires étaient armés de fusils et secondés par les forces militaires des gouvernements de l'Amérique du Sud ; les Indiens n'avaient que leurs arcs !

Les massacres furent nombreux, mais comme, malgré tout, les Indiens doivent manger, souvent encore ils parvinrent à enlever quelques moutons. Comme conséquence, certains estancieros ont mis leurs têtes à prix : vingt-cinq ou cinquante francs, suivant la saison !

Dans ces conditions, on trouve des chasseurs d'hommes à volonté, et la race onca disparaît peu à peu. Bientôt leur nom sera rayé de la terre sans que l'on possède même, sur leur courte histoire, des documents assez complets !

Un campement d'Onas se trouve près de l'habitation de M. Bridges et un autre près de celle de son fils, sur la côte de la Baie de l'Est.

Le 3 janvier, Arctowski et Cook visitèrent le premier campement, qui est peu important ; mais le lendemain, 4 janvier, je me joignis à eux pour nous rendre, en canot, au second campement. Nous avons donné rendez-vous à M. Bridges fils afin qu'il nous servit d'interprète.

A 8 heures, nous arrivons chez Messieurs les Onas, sans fusil ni revolver, mais avec une boîte de médicaments et des appareils photographiques !

Nous fûmes d'abord accueillis froidement, mais nous

étions si calmes et paraissions si gais que les Onas comprirent enfin, à leur grand étonnement, que nous ne venions pas les voler. Pauvres gens !

Cook sortit de sa sacoche des bonbons qu'il distribua aux enfants ; puis, comme s'il se fût trouvé dans un hôpital, il se mit à soigner un ou deux petiots qui avaient mal aux yeux. Grâce à ce système, nous fûmes bientôt tout à notre aise, et les Indiens rassurés nous permirent de prendre des photographies.

Pendant ce temps, M. Bridges leur expliquait nos intentions. Dans quelle langue, grands dieux ! Il poussait des grognements de ventriloque et se contorsionnait de la gorge absolument comme une personne..... qui a le mal de mer !

Quoi qu'il en soit, ses arguments peu harmonieux contribuaient, certes, à donner confiance aux Onas. Oh ! je ne dis pas que nous aurions été reçus de la même façon si l'habitation de M. Bridges et les fusils Winchester à répétition eussent été au loin. Mais ne faisons pas de jugement téméraire : peut-être ces pauvres créatures ne demandent-elles qu'à croire au bien.

Nous nous mîmes à parcourir le campement. Un nombre assez considérable de chiens hurlaient à notre passage. Ces pauvres bêtes sont en liberté, mais, afin qu'elles ne s'éloignent pas trop, on leur attache une des pattes de devant contre le cou et on ne les délivre de cette contrainte qu'aux heures de la chasse.

Un campement comprend autant de *wigwams* ou foyers qu'il y a de familles. Le wigwam est d'une construction très primitive. Des branches d'arbre, avec leur feuillage, sont fichées en terre et réunies au sommet comme des fusils en faisceau. Un écartement de cinquante à soixante centimètres entre les branches figure la porte. Les wigwams riches sont, de plus, recouverts d'une grande peau de guanaque qui les protège quelque peu contre la neige et la pluie.



Si l'on songe que le climat de ce pays est plus rigoureux que le nôtre, que la neige et la pluie y sont fréquentes, l'on s'imaginera facilement ce que peut être le bien-être physique des Onas.

Leur couche, c'est le sol humide sur lequel ils jettent quelques feuilles; leurs vêtements, une peau de gwanaque attachée sur l'épaule. Pendant le jour, les femmes entretiennent dans le wigwam, un feu de branchage; la nuit, le feu est éteint. Alors, les membres de la famille se couchent, se groupent, se serrent les uns contre les autres, recouverts collectivement d'une ou de plusieurs peaux; au-dessus de cette masse humaine et grelottante s'étendent encore les chiens immondes qui lui apportent leur contingent de chaleur.

Le D<sup>r</sup> Cook qui, au retour de notre expédition, a séjourné assez longtemps chez les Onas, expose, comme suit, ce qui concerne leurs mœurs : « Les rapports entre les femmes qui n'ont qu'un mari commun dans le wigwam familial sont d'un intérêt bien nouveau. Il est de règle qu'elles ne soient pas plus jalouses l'une de l'autre que nos enfants ne le sont entre eux dans nos propres foyers. La principale raison en est que souvent plusieurs d'entre les femmes sont sœurs. Un jeune homme prend, soit par consentement mutuel, soit à la suite d'un marché, la fille aînée d'une famille. S'il se montre bon chasseur et mari aimable, sa femme persuade à sa sœur de se joindre à elle, dans son wigwam, et elle partage avec elle l'affection de son mari. Il arrive souvent qu'une jeune fille, devenant orpheline, est recueillie par une famille et élevée pour devenir plus tard la femme supplémentaire de son bienfaiteur. Dans la lutte, chaque femme a la place qui lui est assignée et elle y reste avec tout ce qui lui appartient, car la richesse du ménage n'est pas commune à tous les membres de la famille. Chaque femme a son propre panier de viande ou de coquillages, sa propre corbeille à outils, aiguilles, nerfs à coudre et morceaux de fourrure, et chaque femme a ses propres enfants autour d'elle. »

La femme ona est loin d'être jolie, mais, lorsqu'elle est jeune, son corps, qu'elle ne voile guère, se montre élégant et souple. Au cours de notre visite, nous avons découvert dans un wigwam une jeune enfant qui ne rappelait que de très loin le type ona. Nous avons appris qu'elle était née d'une mère indienne et d'un matelot allemand.

Pauvre mig ionne, toute blonde et bouclée, avec de jolis yeux bleus, elle tremblait de froid bien qu'enveloppée de fourrure. Elle nous examinait avec le regard triste et résigné des enfants qui ne doivent pas vivre.

Nous avons pris la photographie du groupe de la mère et de l'enfant debout devant un wigwam.

Les hommes sont de visage plus sympathique que les femmes. Leur stature est superbe ; ils mesurent deux mètres en moyenne. La chasse est leur unique occupation. Ces jours-là, ils lèvent le camp, car, étant nomades, ils emportent avec eux tout ce qui constitue leur richesse.

Les femmes rassemblent les menus objets : les peaux de guanaques, les restants de viande, les flèches, les paniers tressés, qu'elles roulent dans une vaste peau, pour en former une charge longue de deux mètres environ, pesant de soixante à soixante-dix kilos et traversée, en longueur, par une branche d'arbre. Une lanière de cuir réunit, extérieurement, les deux extrémités de la branche. Réellement étrange la manière dont la femme emporte ce fardeau. Elle se couche sur le dos, et, en rampant, passe la tête, puis le bras dans la courroie. Se soulevant alors peu à peu, elle se redresse en entraînant la charge sur son dos. Généralement, le plus jeune enfant, enveloppé tant bien que mal dans un morceau de fourrure, est attaché au sommet de la charge. Alors, courbée sous le faix, tenant encore à la main d'autres enfants, elle suit son mari penlant de longues marches semées de dangers et d'angoisses.

Les préparatifs de l'homme sont moins compliqués : il s'enveloppe d'une peau, couvre sa tête d'un bonnet de

forme triangulaire et attache, à son côté, un carquois rempli de flèches de bois de hêtre munies d'une pointe de pierre, de verre ou de fer, lorsqu'il peut en trouver sur l'emplacement d'une station où les blancs ont séjourné. Ils se réunissent à plusieurs pour tâcher d'envelopper un troupeau de guanacs. A un signal donné les chasseurs laissent tomber leur fourrure et, entièrement nus, fondent tous à la fois sur leurs proies. Alors, ils se livrent au carnage, puis, rejoints par les femmes et les enfants, ils se gorgent de viande comme des fauves.

Le soir, on reforme le wigwam ; puis, quand les ressources sont épuisées, on repart à la recherche d'une nouvelle capture, dans les Montagnes Rocheuses où, malheureusement pour eux, le gibier se retire, de plus en plus, sur des points inaccessibles.

Pauvres déshérités qui, du sommet de ces hauteurs, voient les vastes plaines où, jadis, ils vécurent dans l'abondance et la paix !

Le Dr Cook rédige, en ce moment, un travail important sur les Onas. De plus, grâce aux nombreux documents rassemblés par M. Bridges, il a pu réunir une grammaire et un dictionnaire yaghans, ainsi qu'un dictionnaire ona.

Ce travail sera publié en même temps que nos différents mémoires, par les soins de la Commission de la *Belgica* (1).

### CHAPITRE XIII

#### *C'est vous le nègre ?*

Le 6 janvier, le lendemain de notre visite aux Onas, nous allâmes mouiller de l'autre côté de la presqu'île de Harberton, où nous espérons faire de l'eau dans nos résér-

(1) Le but et l'organisation de cette Commission, créée par arrêté royal, sont exposés à la fin de notre récit.

voirs. Malheureusement, nous eûmes bientôt la certitude que nous ne pourrions, sans grandes difficultés, parvenir en canot à l'endroit de la rivière où se trouve l'eau douce. Pour comble d'ennui, le chaland, dans lequel nous avions mis une partie de nos briquettes de charbon lors de notre échouage, était également à la côte. Effrayé à l'idée de nous attarder encore pour rembarquer ce combustible, de Gerlache se décida à en faire présent à M. Bridges, en reconnaissance de tous les services qu'il nous avait rendus.

Nous appareillâmes donc de nouveau pour nous rendre à Saint-Jean, dans la Terre des États où, d'après les instructions nautiques, nous ferions facilement de l'eau douce.

Le 7 janvier 1898, à 3 heures, nous étions à l'entrée du golfe de Saint-Jean, ayant traversé le détroit de Lemaire dans d'excellentes conditions, avec le vent arrière et belle brise.

Dès notre arrivée, le sémaphore nous invite à nous faire connaître, et, quelques instants après, l'adjudant de la préfecture maritime, M. Fernandez ainsi que le médecin, M. Ferrand, se rendent à notre bord.

Nous apprenons avec une vive satisfaction que le gouvernement argentin, prévoyant le cas où nous aurions besoin d'aide, a eu l'extrême gracieuseté de donner ordre à ses gouverneurs et préfets maritimes de se mettre éventuellement à notre disposition.

Dès que M. Fernandez connaît nos difficultés, il nous annonce que des matelots argentins allégeront la tâche de nos marins, en apportant l'eau douce en canot jusqu'à notre bord. Pendant ces pourparlers, la *Belgica* continuait sa route, puis allait mouiller au fond du golfe; de Gerlache invite nos hôtes à venir se rafraîchir au carré et, pour les mieux fêter, remonte la boîte à musique. L'air est assez mélancolique : l'*Ave Maria* de Gounod.

Le Dr Ferrand écoute avec émotion, puis, finalement, pleure à chaudes larmes ! Ce chant est le dernier qu'il

entendit de la voix de sa fille, à Buenos-Aires, avant de s'embarquer pour la Terre des États. Il pense à son foyer, à sa famille qu'il a quittée depuis plusieurs mois et que, de longtemps, il ne doit plus revoir.

Heureusement, voici la fin de la mélodie, puis, une légère pose et soudain éclate la valse de Faust.

Fernandez rayonne, il n'est point partisan de la mélancolie, c'est l'homme le plus simple et le plus joyeux qu'on puisse rêver; aussi, lui et moi, nous sommes bientôt amis.

Nous nous quittons à la tombée de la nuit, et, comme le surlendemain est un dimanche, nous promettons tous d'aller dîner à la préfecture.

Le samedi, 8 janvier, l'embarquement de l'eau continue. Ce travail se fait lentement, malgré le nombreux personnel. Les rafales sont, par moments, si violentes qu'il faut interrompre les manœuvres. A un moment donné, comme le canot accoste, je suis obligé, étant seul, de lancer moi-même l'amarré. Étant debout sur le bastingage, je calcule mal le poids du filin, et, dans mon brusque effort, je me jette à la mer! En un instant, je suis repêché, mais mon jovial ami, Fernandez, ne manqua pas de me railler plaisamment, en me donnant le surnom de « Chef plongeur »!

Cet incident eut une conséquence assez sérieuse: au moment de ma chute, j'étais porteur du chronomètre de poche, le seul que nous possédions à bord, et qui ne se remit jamais de ce bain glacé.

Le dimanche, un grand canot de la préfecture, commandé par le maître d'équipage Morgan, vint nous prendre. Dès que nous atterrissons, Fernandez et son « État-Major » se portent à notre rencontre. Nous sommes accueillis avec empressement et conduits à la salle du festin.

Avant d'énumérer les convives, il est utile de dire que la Terre des États était (à cette époque) un lieu de dépor-

tation pour les condamnés aux peines de longue durée et notamment à la détention perpétuelle.

Comme elle est absolument isolée et bien rarement visitée par un navire, les prisonniers pouvaient sans inconvénient y jouir d'une grande liberté.

S'ils s'échappaient, c'était momentanément, car la faim les obligeait à revenir au gîte. Et puis, le directeur et les surveillants se montraient humains, n'ayant jamais recours, sans nécessité, aux mesures rigoureuses. La Terre des États était donc le paradis terrestre des assassins.... qui méritent une certaine liberté.

La table de Fernandez était assez étrangement composée. Outre le D<sup>r</sup> Ferrand et deux lieutenants d'infanterie au service de la place, l'adjutant avait convié le capitaine d'infanterie C., détenu, et sa jeune femme.

Ce dernier avait été condamné à la détention perpétuelle pour avoir brûlé la cervelle au major commandant son bataillon. Par faveur spéciale, sa femme, une jeune et jolie Espagnole, avait été autorisée à partager sa captivité. Sans doute, ce meurtre avait été la conséquence d'un drame passionnel, d'un accès de folie, car rien dans cet homme intelligent et distingué ne trahissait des instincts criminels. Fernandez, tout en observant les règlements à la lettre, cherchait à adoucir le terrible châtimement du coupable et à rendre moins cruel le martyre de la jeune femme.

Le luxe n'est pas chose très connue à Saint-Jean : le dîner fut servi dans des plats dépareillés, les assiettes appartenaient à des services différents, comme dimensions et couleurs, mais nous étions reçus avec tant de cordialité, nous mangions de si bon appétit que nous nous aperçûmes à peine que toutes les viandes consistaient en mouton diversement préparé !

Un nègre nous servait. D'une trentaine d'années, robuste, alerte, mais bavard s'il en fut, John ne con-

tribuait pas peu à nous égayer. En présentant les plats, il insistait auprès des convives comme s'il eût été le maître de la maison. De temps à autre, il adressait même à l'adjudant des boutades dont chacun riait de bon cœur. Un père, ce Fernandez !

Pendant une éclipse de ce serveur genre exotique, Fernandez nous conta son histoire.

John étant soldat, avait été mis de faction à un poste important — près d'un magasin à poudre, je crois — et on lui avait ordonné de tirer sur quiconque tenterait d'approcher. A peine était-il à son poste, qu'un individu s'avança vers sa guérite. John, par trois fois, lui intima l'ordre de s'arrêter et de répondre ; puis, voyant que son injonction ne servait à rien, il coucha en joue et fit feu. L'homme tomba raide mort.

Aussitôt le pauvre nègre fut saisi d'épouvante : il a fait son devoir de soldat, mais il est devenu assassin !... Que va-t-on dire ? Le traduire devant un conseil de guerre, le condamner à mort ?.....

Rempli de perplexité et d'angoisse, il abandonna son poste et s'en fut se cacher. Peu de temps après, il fut arrêté et condamné à une longue détention, non pas pour avoir tiré, mais pour avoir déserté son poste.

Après le repas, la visite du phare et du campement, nous allons en canot jusqu'au Cap Furneaux, examiner de près une immense *rockery* d'otaries ou lions de mer.

La chasse de l'otarie et du phoque à fourrure est assez rémunératrice dans cette île où elle fait l'objet d'une concession. L'adjudant Fernandez est chargé de garder la chasse, mais il dispose d'un matériel absolument sommaire : deux canots et trois petits canons qui ne veulent pas toujours fonctionner.

Quel remue-ménage ! quel branle-bas général dès que nous mettons le pied dans la *rockery* ! Nous avons cependant le temps de photographier les animaux avant qu'ils

puissent regagner la mer. Des bêtes superbes ! Les mâles surtout dont le corps est long de trois à quatre mètres et dont la tête ainsi que le cou sont garnis d'une épaisse crinière. Ils poussent des hurlements de menace en découvrant leurs crocs, mais nous n'avons pas peur.... ils n'attaquent jamais l'homme.

Bientôt ils ont tous repris la mer, il ne reste plus qu'un ménage avec deux toutes petites otaries nées depuis un couple d'heures à peine. Comme elles ne peuvent se glisser le long des roches, le père se place près d'elles pour nous empêcher d'approcher.

Ce serait là une jolie capture, mais nous n'avons pas de fusil. Cook et Racovitza lancent aux parents des fragments de roche. La mère est touchée saisit dans sa gueule un de ses enfants et se jette à l'eau. Le mâle hésite, puis, atteint à son tour, il plonge également, nous abandonnant son petit que Cook va saisir et qu'il rapporte dans ses bras jusque dans le canot.

L'après-midi du 10 janvier fut consacrée tout entière à la visite de plusieurs rockerries de manchots, de cormorans et d'otaries, sur la côte orientale de l'île.

Les manchots ont un air conquérant avec leur jolie houppe et leur moustache. Au moment de la ponte, les habitants de Saint-Jean enlèvent une grande partie de leurs œufs dont ils sont très friands. Malheureusement pour eux, cette razzia ne peut s'opérer souvent, car la ponte a lieu le même jour pour presque toutes les femelles.

Les cormorans établissent généralement leurs nids, disposés en échiquier, dans quelques îlots qu'ils occupent entièrement.

Comme nous descendions pour retrouver notre canot, Danco glisse et tombe à la mer. Décidément l'île Saint-Jean est propice aux plongeurs ! Tout préoccupé de sa montre, il la tire de sa poche, pour l'examiner, au moment même où on venait de le repêcher. Justement, une



petite lame secoue le canot, et la montre de Danco, à laquelle il tenait tant, tombe à l'eau sans retour. Assurément, un sort est jeté sur nos montres; nous aurons, souvent encore, l'occasion de déplorer ces deux accidents.

Notre ami est trempé — on le serait à moins — mais il refuse de rentrer pour changer de vêtements.

Nous poursuivons donc notre route et parvenons à une rockery d'otaries. Vite quelques coups de fusil sur les plus belles bêtes ! Pendant que Racovitza s'occupe à les examiner, à les mesurer, nous amarrons, à l'arrière du canot, une otarie superbe. Malheureusement, la mer s'étant levée, nous fûmes obligés de lâcher notre capture qui, par son poids, empêchait le canot d'avancer. A notre rentrée à la station argentine, Danco est encore mouillé; aussi Fernandez lui donne-t-il un habillement complet... de forçat. Danco n'en est pas plus fier pour cela !

Le 11 janvier, Fernandez vient à bord pour s'assurer de l'activité de son personnel. Son nègre, qui cumule les fonctions de serveur avec celles de cuisinier, de valet de chambre, etc., l'accompagne.

Il se montre si enthousiasmé de la *Belgica* que de Gerlache pousse la gracieuseté jusqu'à faire porter pour lui, sur le pont, notre boîte à musique de second ordre, celle dont les airs se débitent « au mètre courant ». John, alors, ne se tient plus de joie : il pousse des cris d'allégresse et demande à tourner la manivelle. Le Commandant, enchanté de l'effet produit, offre à John, en plaisantant, d'occuper à notre bord le poste de cuisinier.

Le nègre, lui, ne plaisante pas. Il s'écrie que son rêve serait de partir avec nous, mais que la chose est impossible, puisqu'il est prisonnier ! « Après tout, déclare Fernandez, John n'a plus à faire qu'un an de peine. Si le Commandant veut adresser, pour lui, un recours en grâce au président de la République argentine, je l'appuierai de toutes mes forces; et il est à présumer que

cette requête sera exaucée, étant donné que John honorerait son pays en prenant part à l'expédition belge. »

En écoutant cette explication, de Gerlache est pris d'un scrupule : accepter c'est enlever à Fernandez son homme de confiance. Mais, celui-ci le rassure : il se tirera d'affaire en peu de temps et il sera satisfait d'avoir fait plaisir à son nègre. Sur-le-champ, on rédige la requête, qui sera envoyée à Buenos-Aires par le premier navire de guerre abordant à Saint-Jean. Il est en outre décidé que, vers la fin de l'été antarctique, nous reviendrons chercher John, avant de prendre nos quartiers d'hiver en Patagonie.

Cependant, les jours se passaient et nous étions encore à Saint-Jean : l'équipage emplissait les réservoirs et je cherchais en vain quelques minutes de soleil pour régler les compas, dont les nombreux déplacements d'objets en fer, sur le navire, avaient fait varier les constantes magnétiques depuis notre départ d'Europe.

Impossible, par ce temps gris, de faire des observations directes. Darco et moi nous avons un jour fait usage de la méthode des relèvements réciproques, mais les résultats obtenus ne furent pas suffisamment sérieux. D'un autre côté, comment partir vers le sud avec des compas non réglés, alors que nous allions explorer une région absolument inconnue ?

Enfin, comme le soleil boudait toujours, de Gerlache décida que, coûte que coûte, nous partirions le matin du 14 janvier.

Le 13, dans l'après-midi, le soleil, que nous ne cessions de guetter, se montra pendant quelques instants. Vite nous réglons le compas aussi bien que possible, et, à la tombée du jour, toutes les dispositions sont prises pour l'appareillage.

Le 14 janvier 1898, à 5 heures du matin, nous défilons devant Saint-Jean. Le phare et le sémaphore de la préfecture nous envoient des souhaits de réussite et d'heureux

retour, auxquels nous répondons par d'affectueux remerciements.

Fernandez a promis une salve de toute son artillerie. Si les pièces fonctionnent, il y aura trois coups. Ah ! voici : un !... deux !..... c'est tout !... La troisième pièce n'a pas voulu parler !

Fernandez est sur la côte ; nous lui envoyons, dans nos longues-vues, un dernier regard ami. John, placé auprès de son maître, nous fait force signaux. A bientôt, ami nègre ! Dans trois mois, nous viendrons te reprendre !

L'homme propose et les événements disposent. Trois mois après, la *Belgica* était cernée dans les glaces, d'où elle ne devait se dégager qu'au mois de mars 1899. John, gracié par le président de la République, à la condition expresse qu'il s'embarquerait avec nous, attendit donc en vain notre retour pendant deux ans et fit ainsi un petit stage supplémentaire au baigneur.

Pauvre John !... Mais qu'importe : il a dû faire de beaux rêves, pendant ce laps de temps !

-- Ah ! c'est vous le nègre ! Très bien ; continuez, aurait dit Mac-Mahon, continuez... à attendre la *Belgica* !

G. LECOINTE.

(A suivre.)