

Mémoires, Notices

Séance publique du mercredi 23 mai 1900

Présidence de M. Léon LOUVET, président

VOYAGE AU POLE SUD

Conférence par M. A. DE GERLACHE DE GOMERY

Chef de l'expédition antarctique belge

ALLOCUTION DU PRÉSIDENT

MESDAMES, MESSIEURS,

Par votre empressement à assister, il y a dix-huit mois, à la conférence de M. de Lapparent sur le Pôle Sud, vous avez manifesté le vif intérêt que vous portez à toutes les questions relatives à ces contrées remplies encore de tant de mystère. Aussi, apprenant l'heureux retour de M. de Gerlache, la pensée nous est venue immédiatement de vous le faire connaître, de vous fournir l'occasion d'acclamer, de manifester toute votre admiration pour l'explorateur si intrépide qui, digne émule des Cook, des James Ross, de Dumont d'Urville, notre compatriote, s'était lancé, lui aussi, contre l'infranchissable banquise et le premier avait dû subir toutes les rigueurs de longs mois d'hivernage.

Notre tâche a été singulièrement facilitée par l'amabilité de notre hôte de ce soir qui, avec une bonne grâce parfaite, a immédiatement répondu à notre appel. Aussi, je ne veux pas maintenant, Mesdames et Messieurs, retarder l'heureux instant que vous appelez tous, celui de l'entendre vous dire quelles ont été ses fatigues, ses travaux et vous faire voir en même temps les contrées qu'il a traversées.

M. de Gerlache vous avez la parole.

MESDAMES, MESSIEURS,



LE COMMANDANT DE GERLACHE †

Pour faire une belle conférence, il y a deux choses essentielles que je devrais posséder et qui me font défaut : l'éloquence et la voix ; et voyez la fatalité, il y a une chose que je devrais ne pas avoir et je l'ai : c'est le trac. — Je commencerai donc par faire appel à toute votre indulgence et, persuadé qu'elle ne me fera pas défaut, je vous promets, de mon côté, beaucoup de bonne volonté. J'espère que grâce à ces concessions mutuelles et que, grâce surtout aux projections que je vais avoir l'honneur de vous montrer, nous ne passerons pas une trop mauvaise soirée.

Comment m'est venu l'idée de cette expédition antarctique, dont je vais essayer de vous narrer les principales péripéties, et quels sont les moyens qui furent mis en œuvre pour la réaliser ?

Entraîné vers la carrière maritime par une irrésistible vocation j'avais débuté par des voyages au long-cours à bord de navires belges et étrangers. Puis, mes examens passés, j'étais entré, en 1890, au service de l'État belge.

Placé à bord des paquebots qui font la traversée entre Ostende et l'Angleterre, je fus vite fatigué de la fastidieuse monotonie de cette existence

† Cliché communiqué gracieusement à la Société normande de Géographie par l'*Illustration*.

nouvelle qui répondait si peu à mes aspirations de marin aimant son métier. J'appris alors que Nordenskjöld, le célèbre explorateur des régions arctiques, projetait une nouvelle expédition dirigée cette fois vers la mystérieuse Antarctide; qu'il avait recueilli déjà une partie des fonds qui lui étaient nécessaires pour mener à bien cette nouvelle entreprise. De mes lectures d'enfant il m'était resté une singulière attirance vers ces régions polaires; aussi, séduit par le projet de Nordenskjöld, je lui écrivis pour lui demander de servir à son bord et lui proposer de faire une tentative pour réunir en Belgique la somme qui lui manquait. J'attendis vainement une réponse; mais si j'avais pu en garder rancune au grand explorateur, ce sentiment se serait dissipé quand j'eus expérimenté personnellement quelle quantité d'offres de services on reçoit en pareil cas. Cependant l'idée d'abord vague d'un voyage personnel de découvertes dans la zone antarctique s'infiltra peu à peu dans mon esprit.

Elle devait finir par me posséder tout entier, par devenir l'objectif même de mon existence.

En 1894 mon plan était fait et je me hasardai à le confier à quelques savants qui l'accueillirent avec sympathie. La Société de Géographie de Bruxelles m'accorda son patronage.

Pour rendre mon projet acceptable, pour lui donner quelque chance d'aboutir, je devais limiter au strict nécessaire le budget des dépenses. C'est dans cet esprit que fut dressé mon devis estimatif qui s'élevait à 300 000 fr. en chiffres ronds. Cette somme était bien modeste en comparaison des chiffres que l'on citait lorsqu'on parlait des prévisions d'autres expéditions projetées ailleurs et non encore réalisées à l'heure actuelle, à cause, peut être, de préoccupations dont nous sommes exempts dans notre pacifique Belgique. Elle était modeste, cette somme, et cependant combien elle fut difficile à réunir!

En janvier 1896 s'ouvrit à Bruxelles, sous les auspices de la Société royale belge de Géographie, une souscription nationale en faveur de l'expédition.

Déjà un an auparavant, un de mes compatriotes, généreux autant que riche, m'avait promis de coopérer pour 25 000 fr. aux frais de l'expédition.

Inscrite en tête des listes cette souscription constituait une belle amorce; c'était aussi une sanction matérielle à mon projet.

Grâce au concours des Comités de propagande qui s'étaient constitués à Anvers, à Liège, à Gand, à Louvain, pour seconder la Société de Géogra-

phie dont l'action s'exerçait surtout à Bruxelles, grâce aussi à l'appoint apporté par des fêtes militaires, des concerts et même des ascensions de ballons, grâce au concours de dévoués conférenciers et à l'appui de la presse belge tout entière, nous avons recueilli, en mai 1896, plus de 100 000 fr.

Ce n'était pas assez, mais c'était beaucoup déjà.

C'était beaucoup d'avoir pu remuer l'opinion publique à ce point; c'était un résultat moral énorme que de l'avoir rendue favorable à cette idée, qui avait paru si extraordinaire au début, d'équiper une expédition nationale pour aller explorer les régions antarctiques, là-bas, tout au bout du monde.

J'étais bien secondé et cependant, dois-je le dire, il me fallut beaucoup de persévérance pour arriver à ce premier résultat.

L'opinion publique, ai-je dit, était avec moi; ses sentiments s'étaient exprimés autrement qu'en de vains laudatifs.

Forts de son appui, mes amis et moi nous sollicitâmes de la Législature un premier subside de 100 000 fr., qui fut voté à l'unanimité par les deux Chambres.

La souscription restait ouverte, mais je disposais déjà de ressources suffisantes pour commencer les préparatifs.

Dès la fin de 1894, je m'étais mis en rapport avec des armateurs de pêche à la baleine et de chasse aux phoques. J'avais même obtenu de l'un d'eux la faveur de faire une campagne dans la banquise arctique, à bord d'un de ses navires, le *Castor*.

C'est au cours de cette campagne que je vis pour la première fois la *Patria*, qui devait plus tard devenir la *Belgica*.

Au début de la souscription nationale j'avais obtenu option d'achat pour ce navire.

En juin 1896, après le vote du subside gouvernemental, je commençai les préparatifs de l'expédition.

C'est de cette époque que date pour moi l'ère des tiraillements d'argent qui ne devait se clore qu'avec l'expédition elle-même. 200 000 fr. m'étaient promis, j'avais du crédit, mais je ne disposais pas encore d'un centime.

Pour acheter le navire je dus emprunter de l'argent.

Tout l'été de 1896 fut employé à aménager la *Belgica* qui reçut une nouvelle chaudière.

J'achetai le matériel scientifique et commandai les approvisionnements.

Interrompus par l'hiver les travaux d'appropriation de la *Belgica* reprirent au printemps 1897.

Pendant ce temps j'avais recruté l'équipage tant en Norvège qu'en Belgique. Je m'étais mis en rapport avec les jeunes savants qui devaient être mes compagnons et mes collaborateurs.

Le 19 juin la *Belgica* recevait à Sandefjord la visite de Nansen.

Le 24 nous partions pour Anvers.

Avant de quitter la Norvège j'avais, pour lester le navire, fait remplir d'eau douze caissons en tôle que nous avions dans la cale, bien que quatre seulement fussent destinés à la provision d'eau. A Anvers il fallut vider huit de ces caissons pour y embarquer du charbon. L'équipage était encore incomplet; nous avions de la besogne par dessus les bras. Le commandant des pompiers m'offrit l'assistance de ses hommes pour cette opération et j'eus la malencontreuse idée d'accepter cette offre. Il y avait quelques badauds sur le quai qui virent les pompiers vidant la cale de la *Belgica*; il n'en fallut pas davantage pour qu'aussitôt le bruit se répandit que mon navire faisait eau de toutes parts. Cette rumeur parvint jusqu'en haut lieu; elle trouva de l'écho au Parlement, et au moment où le chargement était terminé, on voulut faire entrer la *Belgica* en cale sèche pour visiter ses fonds.

Heureusement le navire était classé au bureau Veritas norvégien et je pus produire des certificats qui dissipèrent les craintes qu'on avait eues. Pendant notre séjour à Anvers nous embarquâmes le matériel scientifique et les approvisionnements. Nous emportons 160 tonneaux de charbon dont 40 spécialement destinés au chauffage, et 40 tonneaux environ de vivres, presque tous emballés dans des boîtes en fer-blanc — 10 000 boîtes.

Il manquait quelque 80 000 fr. pour pouvoir partir sans dettes.

Quelques souscriptions se produisirent encore; on donna de nouvelles fêtes en faveur de l'expédition et à force d'instances j'obtins du Gouvernement un nouveau subside de 60 000 fr.

Le 16 août nous quitions Anvers par un temps radieux, salués par une foule enthousiaste. Un croiseur néerlandais nous attendait à la frontière. Après nous avoir salués au passage d'une salve de 21 coups de canon, il nous faisait escorte jusqu'à la mer du Nord.

Cependant ce brillant départ ne devait pas être définitif.

A peine avions-nous quitté Flessingue qu'une avarie se produisait dans la machine. Nous dûmes relâcher à Ostende. Cette première escale

fut marquée par des défections dans l'équipage. Trois hommes demandèrent à débarquer, il fallut les remplacer. — Nous étions 23 au départ d'Ostende.



La *Belgica* quittant Anvers 1

Le docteur Cook, engagé par télégramme, devait nous rejoindre à Rio-de-Janiero.

Enfin le 23 août nous disions définitivement adieu à l'Europe.

Notre traversée de l'Atlantique fut longue et monotone ; par économie nous naviguions à la voile autant que possible.

1 Cliché communiqué par l'*Illustration*.

C'est le 29 novembre que nous entrions dans le détroit de Magellan, après avoir fait escale à Madère, à Rio et à Montevideo.

Nous mouillons en rade de Punta-Arenas du 1^{er} au 14 décembre. Nous y embarquons 100 tonnes de charbon que j'avais fait venir de Belgique.

Nous y embarquons aussi, bien malgré nous, une quantité de rats qui, plus tard, se multiplièrent d'une façon effrayante et firent à bord de grands ravages.

Punta-Arenas est la capitale des territoires chiliens de la Patagonie et de la Terre-de-Feu. C'est la ville la plus méridionale du monde. C'en est aussi une des plus originales.

Nulle part, je pense, on ne trouverait une population plus cosmopolite. A un pique-nique qui fut donné en notre honneur et où nous étions tout au plus 60, 19 nationalités se trouvaient représentées. C'est à Punta-Arenas que les estancieros établis dans la Patagonie australe et à la Terre-de-Feu embarquent leur laine et viennent se pourvoir de tout ce qui leur est nécessaire. On trouve de tout dans les magasins de Punta-Arenas; de tout, sauf des livres. C'est là aussi que les prospectors, les chercheurs d'or, viennent vendre les rares pépites qu'on trouve dans ces parages désolés, depuis le cap Horn jusqu'au cap des Vierges; c'est là qu'ils dépensent en quelques jours d'orgie la valeur des quelques centaines de grammes d'or qu'ils ont mis plusieurs mois à recueillir au prix des plus grands dangers, des plus grandes privations.

Punta-Arenas est le siège principal d'une mission de Révérends Pères Salésiens qui dispose de deux établissements abritant quelques centaines de Fuégiens : la mission de l'île Dawson, qui leur a été concédée par le gouvernement chilien et la mission de Rio-Grande, située dans la partie argentine de la Terre-de-Feu.

Punta-Arenas est relié au monde civilisé par de grands paquebots anglais et allemands desservant les ports de la République Argentine et ceux du Chili et du Pérou.

Des actes d'indiscipline s'étant produits à bord, je dus débarquer 5 hommes et comme il ne fut pas possible de les remplacer, nous n'étions plus que 19 quand nous quittâmes ce port. C'était à peine suffisant pour ce que nous allions entreprendre.

Le gouvernement argentin avait mis à notre disposition son dépôt de charbon à la Terre-de-Feu. Nous pouvions y embarquer, m'avait-on dit,

autant de charbon que nous le désirions. Nous avons bien à bord une centaine de tonnes, mais on n'a jamais trop de combustible quand on va entreprendre un voyage polaire; je me décidai donc à profiter de cette offre obligeante et, en conséquence, nous fîmes route pour le canal du Beagle où se trouve ce dépôt de charbon de la marine argentine.

Nous mouillons donc dans la baie de Lapataia et comme nous y essuyons du mauvais temps il nous faut y séjourner huit jours pour embarquer 50 à 60 tonnes de combustible.

Puis nous nous rendons à Hushuaia pour aller remercier le gouvernement Argentin en la personne du gouverneur.

Hushuaia dispute à Punta-Arenas l'honneur, si c'en est un, d'être la ville la plus méridionale du monde. Mais si Punta-Arenas avec ses 5 000 habitants, ses rues éclairées à la lumière électrique, ses magasins bien fournis, si Punta-Arenas, dis-je, est une vraie ville, Hushuaia, en dépit de son titre officiel de capitale de la Terre-de-Feu argentine, n'est qu'une simple bourgade. Il est vrai qu'à côté de la mission évangélique anglaise qui y est établie depuis plus de 30 ans, on y a installé depuis quelques années un gouverneur et toute une kyrielle de fonctionnaires argentins : secrétaires, employés, chefs de la police et du port, percepteur des postes, instituteur et institutrice. Mais de contribuables point ou peu, une dizaine au plus si ma mémoire ne me trompe pas. Je crois bien que la République Argentine est le pays de cocagne des budgétivores.

Il y a aussi à Hushuaia quelques baraquements occupés par des déportés militaires et leurs gardiens.

Enfin, autour de la mission anglaise vivent une centaine de Fuégiens de l'espèce dite Yaghane. Il y a 3 espèces d'Indiens fuégiens : Alacalufs, Yaghans, Onas.

Les Yaghans étaient environ 3 000 quand arrivèrent les premiers missionnaires anglais, il y a quelques trente ans. C'est tout au plus s'il en reste 300 aujourd'hui, répartis pour la plupart entre la mission d'Hushuaia et sa succursale de Tekanika.

Des 3 espèces de Fuégiens ce sont les Yaghans qui ont le plus de rapports avec les Européens. Aussi peut-on les dire civilisés; ils baragouinent l'anglais, connaissent et apprécient le whisky et meurent de la tuberculose.

A Hushuaia j'ai eu la malencontreuse idée d'embarquer un passager, un missionnaire anglais qui demandait à être transporté à Haberton.

En voulant pénétrer dans la petite baie d'Haberton à la tombée de la nuit, nous allâmes donner sur une roche immergée et cet accident faillit mettre fin à l'expédition. Pour déséchouer la *Belgica*, il fallut vider toutes nos caisses à eau.

A Haberton nous voyons quelques Indiens Onas.

Comme il n'y avait pas d'aiguade suffisante dans ces parages nous dûmes nous rendre dans la baie de Saint-John de l'Ile des Etats pour refaire notre provision d'eau potable.

Saint-John, Ile des Etats, colonie de déportation — station de sauvetage — phare le plus méridional du monde.

Le 14 janvier nous faisons enfin route vers les Shetland du Sud.

En route nous effectuons 7 sondages.

Le 22 janvier nous sommes dans le détroit de Bransfield. Il fait gros temps, la mer est démontée. Un jeune matelot norvégien est enlevé par une lame ; nous ne parvenons pas à le sauver.

Le 23 nous entrons dans la baie de Hughes et nous constatons bientôt que ses contours ne répondent en rien à ceux des cartes.

Nous parcourons cette baie ; nous effectuons des débarquements.

Le 24, nous découvrons un détroit nouveau qui sépare d'une grande terre élevée, située à l'Est, et que nous devons appeler plus tard Terre de Dames, un archipel dont nous relevons les contours.

Pendant trois semaines nous parcourons en tous sens ce détroit. Nous effectuons 20 débarquements au cours desquels nous faisons des observations magnétiques et nous recueillons des échantillons de roches, de faune et de flore.

Les rives du détroit sont formées de terres montagneuses. De nombreux ilots laissent entre eux des canaux profonds. L'aspect de ces terres et de ces canaux montre que cette région s'est affaissée et que la mer en a envahi les vallées.

Les terres sont formées de roches cristallines anciennes. Toutes celles qui présentent une certaine étendue sont recouvertes d'une carapace de glace analogue à l'inlandis du Groënland. Dans les vallées de grands glaciers dévalent vers la mer. Seules les parois à pic des falaises montrent la roche à nu.

La limite des neiges éternelles coïncide ici avec le niveau de la mer.

Supposez-vous dans les plus hautes Alpes et vous trouvant à la limite des neiges éternelles et imaginez un déluge formidable qui élève le niveau

des eaux jusqu'à vos pieds. Considérez alors les cimes qui émergeront encore et vous aurez une idée du détroit de la Belgica et de ses rives. Les flots du détroit sont peuplés de cétacés. Le jour nous les voyions s'ébattre, la nuit nous entendions leur souffle puissant.

Les mégaptères et les balénoptères surtout sont nombreux.

Sur les terres et sur les glaçons épars, dans les baies, nous rencontrons des phoques ; sur tous les points saillants et facilement accessibles nous voyons des roqueries de manchots et des cormorans.

A notre approche les manchots ne se dispersaient pas ; ils avaient l'air, au contraire, de nous narguer, de nous examiner, en tous cas, avec une vive curiosité.

Nous avons rencontré d'autres oiseaux dans ces parages : des goélands, des pétrels, des pigeons du Cap et le *Chionis Alba*, un joli oiseau qui ressemble à un pigeon blanc et qui est si peu farouche qu'on peut le prendre dans la main.

Çà et là, dans le détroit et dans les eaux adjacentes, flottent des icebergs que l'eau a érodés ; quelques-uns présentent de belles grottes, des voûtes d'un bleu d'azur éblouissant.

Du 30 janvier au 5 février, Danco, Arctowski, Cook, Amundsen et moi nous débarquons sur l'île Brabant et nous campons sur un plateau de 400 mètres d'altitude. Nous nous proposons de faire des levés par la méthode de l'amiral Mouchez ; mais nous fûmes contrariés par la brume et durant ces huit jours nous n'avons pu observer, au théodolite, que pendant quelques heures.

Enfin, le 12 février, nous entrons dans le Pacifique. Nous devons, pour gagner le large, nous faufiler entre une multitude de roches sur lesquelles la houle vient se briser avec fracas.

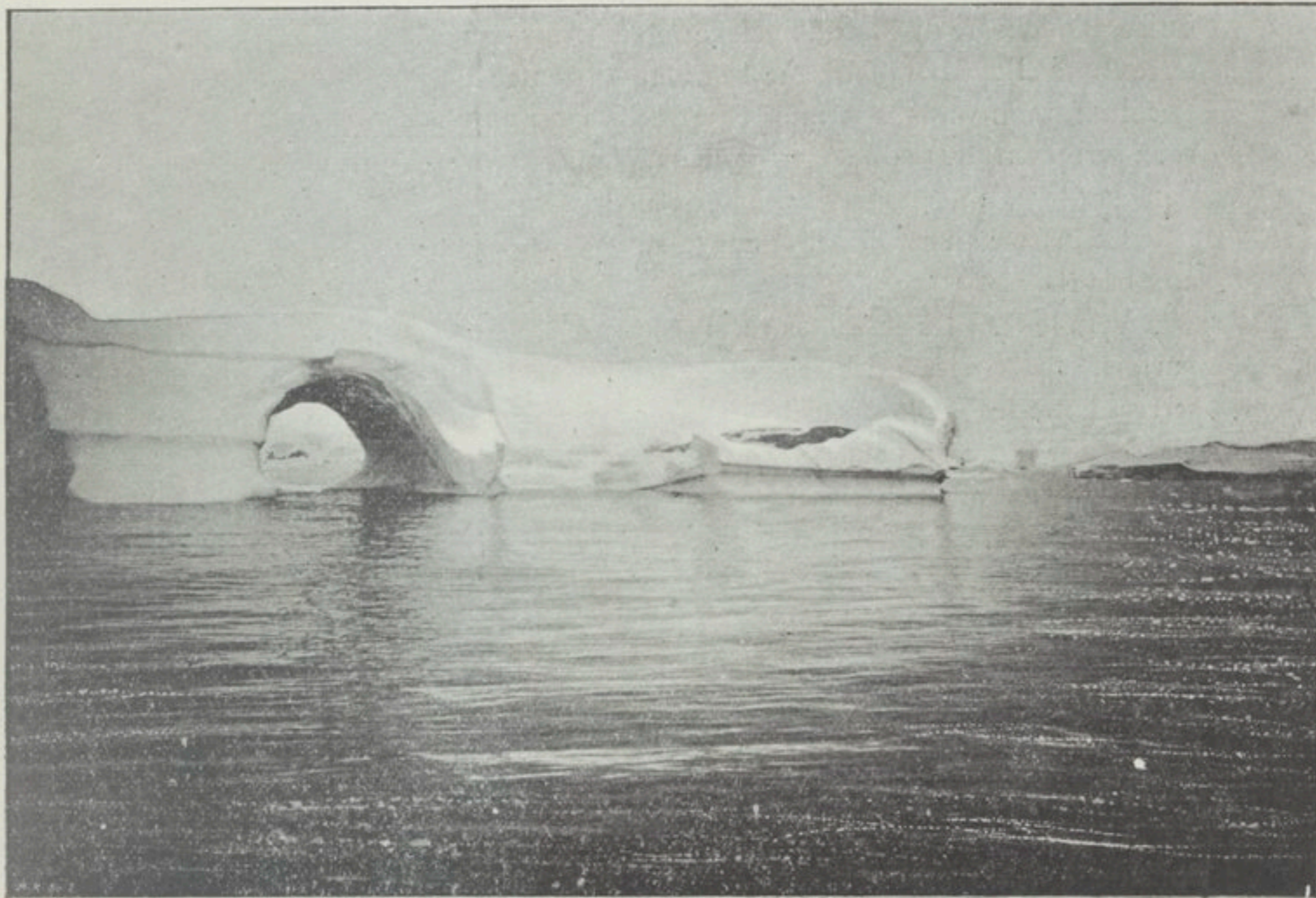
Nous nous proposons de longer de près la terre de Graham pour en relever la côte, mais celle-ci est défendue par une banquise si compacte que nous sommes obligés de rester au large.

Le 15 février à midi nous hissons les couleurs à l'occasion du passage du cercle polaire et de notre entrée dans la zone antarctique proprement dite.

Nous voyons vaguement l'île Adélaïde et la terre d'Alexandre bordées par une banquise épaisse dans laquelle nous tenterions vainement de nous engager. Puis nous dirigeons notre route vers l'Ouest en longeant la banquise et en la serrant de près. A plusieurs reprises nous nous y enga-

geons, nous y pénétrons de quelques milles, mais ces tentatives de forcer la glace restent infructueuses.

Le 28 février le vent souffle de l'E.N.E., petit coup de vent. De



Un iceberg dans le détroit de Gerlache :

grandes brèches se forment dans le pack; l'occasion me paraît propice pour faire route au Sud. Nous nous trouvons là où Bellinghausen a signalé l'existence d'une muraille de glace impénétrable et au lieu de cette barrière nous sommes en présence d'une banquise à lisière déchiquetée, parfaitement vulnérable. Peut-être cette banquise ne s'étend-t-elle pas jusqu'au

1 Cliché communiqué par l'Illustration.

continent antarctique et laisse-t-elle au Sud, entre elle et ce continent, un vaste espace de mer libre.

La saison est bien avancée. Si nous entrons dans la glace nous courons le risque d'y rester bloqués, de devoir y hiverner.

Mais n'aurons-nous pas, par contre, la chance de franchir cette banquise, d'atteindre une latitude élevée et d'hiverner tout au moins près de terres nouvelles ? Il fallait, me semblait-il, tenter l'aventure. Je consultai Lecointe, mon vaillant second, et je reçus son approbation dans un vigoureux serrement de main. A neuf heures du matin nous pénétrions donc dans la glace, nous nous y engageons à corps perdu.

La brise était carabinée, nous faisons bonne route sous le petit hunier aux bas ris.

Vers le Sud les clairières se succédaient, longues de plusieurs milles parfois, séparées les unes des autres par quelques plaques de glace très serrées entre lesquelles, sous la vigoureuse impulsion du vent, notre bonne *Belgica* se fraye un passage. Souvent il faut faire usage de la machine et forcer la glace sur laquelle, alors, l'avant du navire s'élève pour la briser sous son poids.

La brise était carabinée..., elle fraîchit encore et à six heures du soir elle souffle en tempête. Il neige et on n'y voit pas à une encablure.

Notre navigation dans ce chaos de blocs de glace heurtés, brisés par notre étrave avec un fracas que domine à peine le bruit de la tempête, notre navigation, dans l'obscurité grandissante, a maintenant quelque chose de fantastique.

A ceux d'entre nous qui ne sont pas encore familiarisés avec les émotions de la navigation polaire, il doit sembler que nous sommes entrés dans un autre monde.

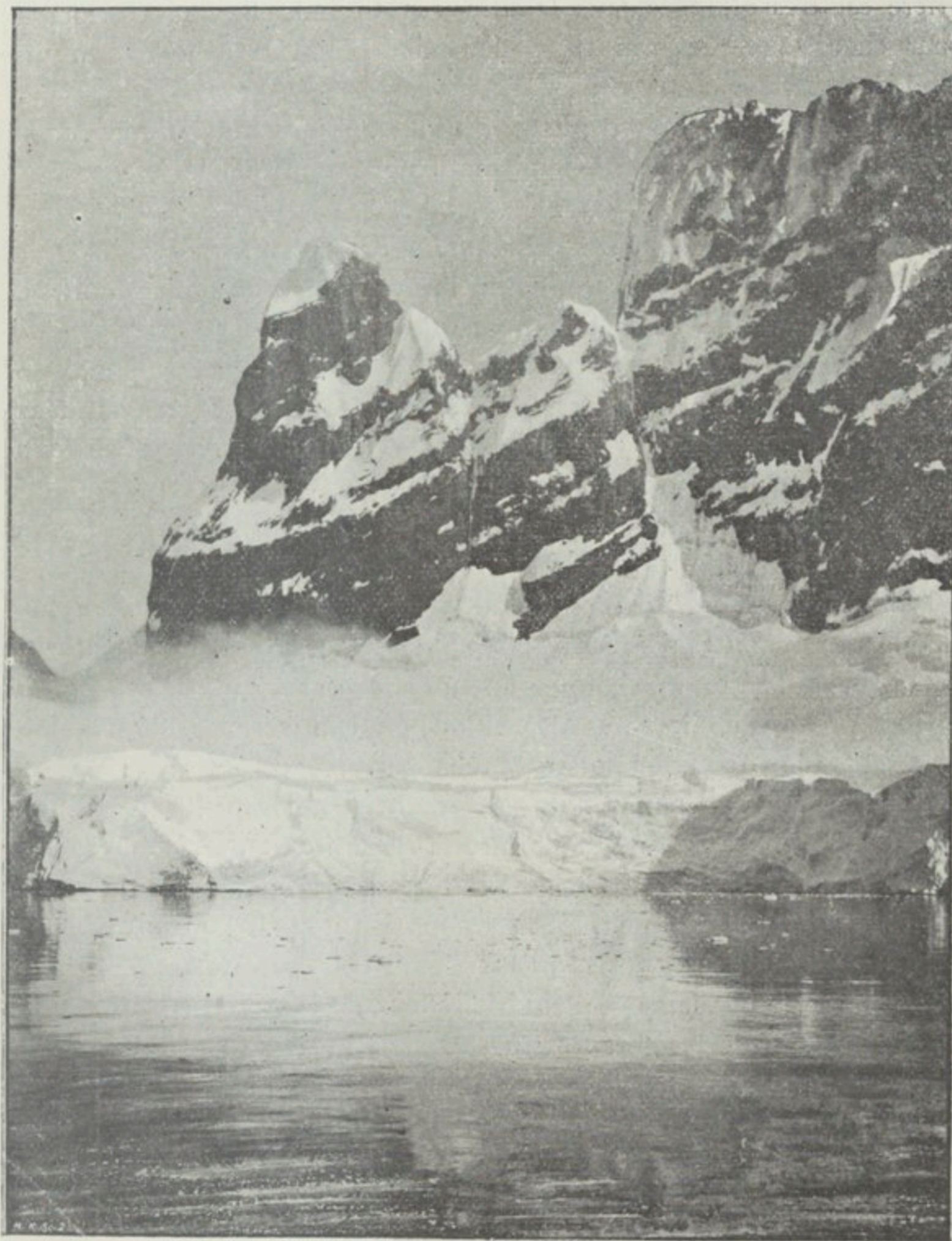
C'était bien en effet dans un monde nouveau que nous fîmes, ce jour là, notre entrée pour n'en plus sortir que treize mois plus tard.

A dix heures du soir l'obscurité est complète ; nous mettons à la cape dans une clairière où nous croisons jusqu'au petit jour.

La brise mollit peu après et lorsqu'à quatre heures du matin nous reprenons notre route vers le sud, il fait calme plat.

La banquise néanmoins reste très détendue, très disloquée ; les clairières se suivent unies comme des lacs. Nous faisons bonne route.

A midi, nous nous trouvons dans un amas compact de grandes plaques de glace et ce n'est pas sans peine que nous parvenons dans une vaste



Le cap Renard (terre de Danco) :

! Cliché communiqué par l'*Illustration*.

clairière que, du nid de corbeau, j'ai aperçue pendant la matinée. Cette clairière est très allongée dans la direction du Sud, elle nous permet de gagner encore quelques minutes en latitude. Mais au delà la banquise s'étend impraticable.

Nous restons en panne pendant la nuit dans l'espoir qu'une détente se produira et, effectivement, le lendemain nous pouvons faire encore un peu de route au Sud.

A midi nous sommes par $71^{\circ} 31'$ Sud et $85^{\circ} 15'$ W.

Le 3 mars je dois bien reconnaître l'impossibilité où nous sommes de nous avancer davantage dans la banquise devenue trop compacte.

Nous virons de bord.

Jusqu'au 10 mars la glace reste très serrée, les clairières qu'avait déterminées la tempête du 28 février sont toutes « prises », couvertes de jeune glace, elles sont à peine navigables.

En une semaine, c'est tout au plus si nous faisons, au prix des plus grands efforts, 7 à 8 milles vers la lisière.

Le 10 mars, la *Belgica* est définitivement bloquée à 70 milles environ de la mer libre. Les plaques de glace qui nous entourent se soudent entre elles et forment bientôt un champ immense et continu.

Nous prenons dès lors nos dispositions pour l'hivernage auquel il ne nous semble plus que nous puissions échapper.

Nous entourons le navire d'un talus de neige s'élevant jusqu'à la hauteur du pont, afin d'éviter ou de réduire la déperdition de chaleur par le rayonnement. Nous construisons une toiture sur le pont, au moyen de planches et de carton bitumé. Nous formons ainsi sur le pont un véritable hangar où l'on pourra travailler à l'abri.

Le 26 mars nous laissons éteindre les feux de la chaudière. Nous fermons par un plancher le grand panneau qui donne accès dans la chambre des machines et sur ce plancher nous installons le petit poêle qui chauffera tant bien que mal nos cabines disposées tout autour.

Le long du bord, à tribord, par le travers de la machine à sonder, nous ménageons, dans la glace, un trou par lequel on pourra pomper de l'eau en cas d'incendie et par lequel on pourra aussi sonder et pêcher.

Des édicules sont érigés sur la glace pour les observations. Petit à petit notre existence s'organise, fastidieusement uniforme.

Grâce au feutre qui garnit celles des parois de nos logements qui sont en contact avec l'air extérieur, nous parvenons à maintenir dans le carré

une température très supportable. Il est rare que le thermomètre y descende au dessous de 10 degrés.

Il nous reste de l'eau potable dans nos caissons, mais il serait imprudent de continuer à en faire usage, car nous pourrions nous trouver au dépourvu si une détente suffisante se produisait dans la banquise pour nous permettre de regagner le large. Tous les matins donc, nous faisons provision de neige que nous allons chercher par blocs à quelque distance du navire. Au moyen du lard de phoque, qui alimente le foyer de notre distillateur installé sur le pont, cette neige est transformée en belle eau cristalline.

Le régime alimentaire est le même pour tout le personnel. Le socialiste le plus irréductible n'aurait du reste pas trouvé grand chose à modifier à notre organisation. La petite société qu'abritait notre bonne *Belgica* constituait une vraie démocratie.

Et pouvait-il en être autrement ?

Notre sort commun était lié à l'existence de notre cher navire ; nos joies comme nos peines procédaient désormais des mêmes causes. D'ailleurs la devise de l'expédition, écrite en lettres d'or à l'endroit le plus apparent du pont de la *Belgica*, était : « l'Union fait la Force » et il n'y a pas d'union, pas de fraternité possibles, sans égalité.

L'alcool était pour ainsi dire proscrit de notre ordinaire. Je faisais distribuer un grog le dimanche soir ou les jours de fête, simplement pour apporter une petite diversion à notre régime.

Les observations météorologiques se faisaient d'heure en heure, jour et nuit.

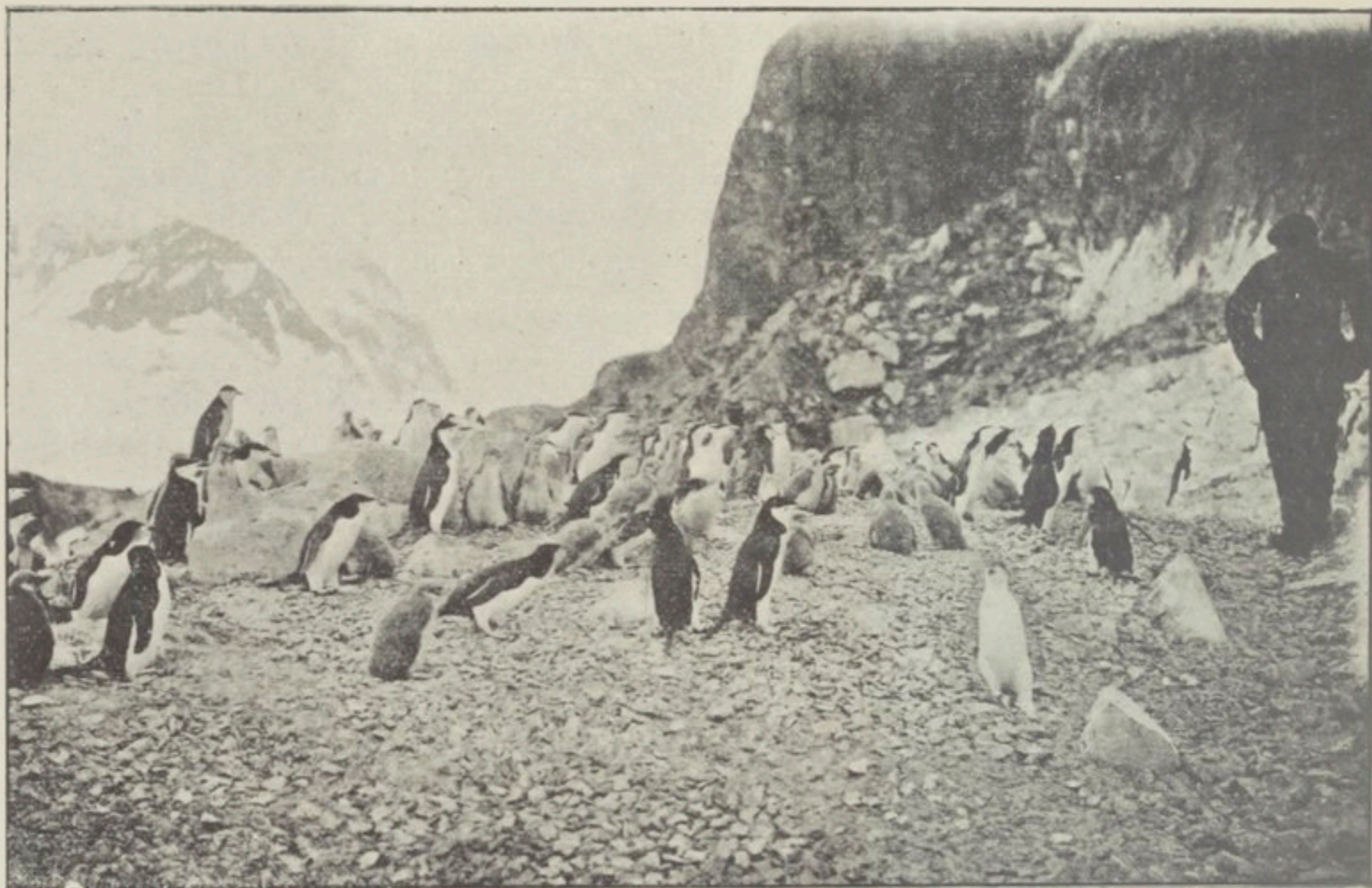
Quand il faisait clair, on déterminait la position, on sondait, on observait la température de la mer à différentes profondeurs, on recueillait des échantillons d'eau, on pêchait.

Nous pratiquions la pêche pélagique, c'est-à-dire celle des organismes qui flottent passifs entre la surface et le fond, et la pêche abyssale ou de fond.

La première se faisait au moyen de filets en étamine de soie, de forme conique, terminés par un seau filtreur qui laisse passer l'eau et retient prisonniers les organismes les plus délicats, les plus minuscules.

La pêche de fond se faisait au moyen d'un petit chalut confectionné à bord pour remplacer nos engins de haute mer, peu maniables sans l'aide de la vapeur, ou bien, plus généralement, au moyen de la drague, plus solide que le chalut, ou de simples fauberts, sortes de grandes floches en

chanvre qu'on leste et qu'on laisse traîner sur le fond. Après chaque pêche, Racovitza a de la besogne de laboratoire pour plusieurs jours. Il faut préparer le produit des pêches pour la conservation, étudier au microscope ceux des organismes qu'on craint de ne pouvoir conserver intacts.



Une colonie de Pingouins ¹

Les pingouins et les phoques qu'on apercevait du bord ou qu'on rencontrait pendant les promenades étaient généralement des victimes désignées du laboratoire ou de la cambuse. Pendant six mois leur chair coriace et huileuse constitua le fond de notre alimentation.

Nous eûmes l'occasion de voir et d'étudier deux espèces de pingouins :

¹ Cliché communiqué par l'Illustration.

le pingouin de la Terre Adélie (*Pygoscelis Adeliae*) et le pingouin de Forster (*Aptenodytes Forsteri*) communément appelé le pingouin royal.

Nous vîmes pendant l'hivernage les quatre espèces de phoques habitant l'Antarctique :

Le phoque crabier (*Lobodon carcinophaga*) ; le phoque de Weddell (*Leptonychotes Weddelli*) ; le léopard de mer (*Ogmorhynchus Leptonyx*), et le phoque de Ross (*Ommatophoca Rossi*).

Lorsque nous capturions un pingouin royal, ses filets composaient la pièce de résistance d'un repas pour tout l'équipage. Un phoque suffisait pour cinq ou six jours.

Nous vîmes aussi pendant notre séjour dans la banquise divers oiseaux de mer qui venaient pêcher dans les clairières, ou se repaître, sur la glace, des dépouilles de phoques.

Le soleil disparut sous notre horizon le 17 mai ; ce jour-là cependant, on vit encore un fragment du disque à cause de la réfraction, mais les jours suivants et jusqu'au 21 juillet, nous en fûmes absolument privés.

L'obscurité n'était pas complète, néanmoins, au milieu de la journée.

Vers neuf heures du matin d'abord et plus tard, au solstice, vers dix heures, l'aurore naissait pour faire place bientôt au crépuscule qui régnait jusque deux ou trois heures. Mais il fallait pour cela que l'atmosphère fut sereine. Par les temps couverts nous devions allumer la lampe pour le repas de midi.

Par cette lumière diffuse qui remplissait l'atmosphère au milieu de la journée, on ne discernait pas les aspérités de la banquise qui apparaissait comme une grande plaine d'un blanc sale, toute unie. Dans nos promenades hygiéniques il nous arrivait alors de trébucher contre les hummocks, les monticules de glace, qu'aucune ombre n'indiquait. On appréciait mal les distances, on ne pouvait juger bien de la grandeur des objets posés sur la glace.

Il me souvient qu'un jour je crus voir à une centaine de mètres de distance une caisse assez grande. J'étais assez loin du navire et je me demandais pourquoi mes hommes avaient porté là cette caisse ; au surplus le bois était pour nous une chose trop précieuse pour être gaspillé. Très intrigué, je me dirigeai vers l'objet pour l'examiner. . . . au bout de trois enjambées mes skis le touchaient, c'était un tout petit morceau de papier.

L'histoire de notre hivernage contient une page douloureuse.

C'est le 5 juin, un dimanche.

Ce jour et cette date qui n'invoqueront en vous, Mesdames et Messieurs,

que le souvenir riant d'une belle journée ensoleillée, me rappellent celui de l'épisode le plus poignant de notre odyssée.

Dans cette désolation des désolations qu'est la banquise australe, juin c'est l'hiver ; le 5 juin, c'est pour nous depuis quinze jours la sinistre nuit polaire.

Ce jour-là, c'est la mort qui fit son apparition à bord de la *Belgica* pour nous enlever notre camarade Danco.

Depuis trois semaines notre brave ami était malade, étendu sur le sofa du carré, notre chambre commune. De jour en jour, nous l'avions vu dépérir. Il était atteint d'une affection cardiaque et le docteur n'avait pas tardé à désespérer de le sauver. Heureusement notre compagnon ne souffrait guère ; pas un instant il se rendit compte de la gravité de son état et c'est bien doucement qu'il s'éteignit au milieu de nous.

Il était sept heures et demie du soir.

Le corps du défunt fut couvert d'un grand pavillon national et l'équipage, qui l'aimait beaucoup, fut appelé à défiler devant lui pour lui donner le suprême salut.

Le surlendemain le corps fut mis dans un grand sac en toile à voile et nous l'immergions au travers d'un trou creusé dans la glace.

La brise était âpre et glaciale. Notre trou à eau avait été comblé par des pressions violentes qui, quelques jours auparavant, avaient mis le navire en danger. On eut toute la peine du monde à creuser un nouveau trou pour y faire passer le corps de notre malheureux ami.

Les drisses du pavillon étaient toutes gelées, comme tous nos agrès ; elles n'étaient pas maniables. Je désirais cependant que notre lointaine patrie fut représentée aux funérailles de Danco et je fis attacher l'emblème national à mi-hauteur des grands haubans.....

Placé sur un traîneau auquel quatre hommes s'attelèrent, le corps de notre ami fut halé jusqu'au lieu d'immersion.....

Six semaines plus tard, nous arborions de nouveau nos couleurs. C'était le 21 juillet, jour anniversaire de la dynastie belge, et cette fois c'était en signe de réjouissance qu'elles étaient portées en haut du grand mât.

Le soleil, dont nous avions été privés pendant 1 600 heures ne s'élevait pas encore au-dessus de notre horizon ; mais comme, à midi, il n'en était plus qu'à quelques minutes de degré, nous pûmes le voir du haut d'un iceberg voisin dont l'ascension était aisée. Pendant plusieurs minutes, nous en eûmes la vision enchanteresse et pendant quelques instants aussi

les rayons radieux, qui du pont ne pouvaient être perçus, dorèrent les plis du pavillon tricolore, là-haut, au sommet du grand mât.....

Le lendemajn 22 juillet, le soleil était visible pendant quelques minutes.

De jour en jour il s'éleva davantage et son apparition fut plus longue. Avec lui revinrent la santé et l'espérance. La vie devint plus active.

Pendant la nuit polaire, tous, sans exception, nous avons été atteints d'anémie.

Chez tous le docteur avait pu constater la décoloration des muqueuses, l'accélération du pouls. Il nous arrivait d'avoir 130 voire 140 pulsations après le moindre effort physique, après une simple promenade d'une demi-heure.

Plusieurs d'entre nous avaient eu des vertiges, à tous le travail intellectuel un peu prolongé était devenu impossible. Notre sommeil était interrompu par de longues insomnies.

C'est à l'absence du rayonnement solaire qu'était dû ce pitoyable état sanitaire. Aussi le retour du soleil fût-il salué avec joie. N'était-ce pas, aussi, le retour prochain qu'il venait nous annoncer des jours meilleurs où la banquise redeviendrait navigable.

Cependant des semaines, des mois se passent sans apporter de changement appréciable dans notre situation.

Au cœur même de l'hiver, la banquise présentait parfois des lacunes : des clairières, de longs chenaux ou de simples veines d'eau s'ouvraient.

Ces vides se produisaient quand le vent tombait et que les différentes masses de glace mises en mouvement ne s'arrêtaient pas toutes en même temps. Mais ils ne tardaient pas à se combler soit par congélation, soit par suite de nouvelles pressions.

En été, au contraire, les clairières restent parfois ouvertes plusieurs jours de suite parce qu'il gèle moins.

Au mois d'octobre, elles se multiplient. Une clairière se forme à 4 ou 500 mètres par notre travers et ne se referme plus que partiellement et temporairement. Tout autour du champ de glace qui entoure la *Belgica*, règnent, dès le début de l'été, des chenaux navigables. Mais notre champ de glace reste pour ainsi dire intact, il mesure plus de 2 milles de diamètre.

En octobre, les agrès se dépouillent du givre et de la glace qui les recouvraient. En vue de la délivrance que nous espérons prochaine, nous enverguons les voiles.

Mais novembre, décembre s'écoulent; l'année s'achève sans que le solstice d'été ait modifié notre situation. Nous sommes toujours irréductiblement bloqués, impuissants à nous mouvoir autrement qu'avec la banquise elle-même qui, sous l'action des vents, dérive tantôt dans un sens, tantôt dans un autre.

Certains jours déjà, lorsque le vent souffle du sud, il fait assez froid pour que, sur les clairières, la jeune glace se forme. Les chances d'une détente suffisante, d'une rupture de notre champ de glace paraissent de plus en plus problématiques.

Nous fêtons la Noël et le premier jour de la nouvelle année sans entrain.

Mes cadeaux aux hommes de l'équipage consistent en bons pour une gratification qu'ils toucheront au retour; aux mécaniciens je donne une montre en or..... également sous forme de bon. Mais quand recevront-ils ces montres et cet argent?.....

Cependant, en dépit des probabilités de plus en plus grandes d'un second hivernage, l'esprit qui règne à bord, dans le poste aussi bien que dans le carré, reste excellent.

Au commencement de janvier 1899, nous ne pouvons plus supporter notre inaction. Nous décidons d'ouvrir dans la glace, en nous servant de tonite et de scies spéciales, un canal qui nous permette d'atteindre la clairière voisine.

Nous forons des trous çà et là, et nous constatons que le canal n'est exécutable qu'en suivant un chenal naturel qui s'est ouvert en mai et refermé par congélation et où la glace n'a pas plus d'un mètre d'épaisseur. Ce tracé plusieurs fois coudé et long de 650 mètres présente l'inconvénient grave d'aboutir à l'arrière du navire. Il faudra donc, le canal achevé, faire machine arrière et présenter au choc des glaces deux organes essentiels : l'hélice et le gouvernail. Mais nous n'avons pas le choix et nous nous mettons tous à la besogne. Les distances hiérarchiques, si peu marquées jusqu'ici, sont pour ainsi dire abolies. Divisés en deux bordées, trois semaines durant, tous nous manions jour et nuit la pioche et la scie à glace. Il nous faut tracer à la scie deux fentes parallèles, ou à peu près, puis des transversales. Nous détachons ainsi la glace par grandes plaques que nous évacuons ensuite dans la clairière au moyen d'espars ou en les faisant sauter à la tonite. Ce travail est pénible; la réverbération de la surface blanche nous fatigue les yeux, nous occasionne des éblouissements.

Pendant ce temps, la dérive, si hésitante jusque-là, a pris une direction nettement déterminée. Navire, champ de glace, canal, clairière, tout est transporté de l'Est à l'Ouest.

Le 1^{er} février, il ne reste plus à scier et à faire sauter que quelques



Traçant un canal pour sortir de la banquise : la manœuvre de la scie à glace :

mètres de glace tout contre le navire. Mais des pressions se font sentir, une crevasse se forme, dirigée de l'étrave vers la clairière.

Plus large, cette crevasse, c'était la délivrance ; mais, telle qu'elle se présente, elle n'a d'autre effet que de retrécir notre canal et de placer notre pauvre navire en quelque sorte à la charnière des pressions.

Tout semble remis en question.

Nous avons encore assez de provisions pour vivre treize à quatorze

¹ Cliché communiqué par l'Illustration.

mois; mais il faut cependant que nous nous mettions à la ration pour le sucre, la farine et le biscuit.

Comme nous aurons à ménager dorénavant et le charbon et le pétrole, nous nous mettons à étudier, à essayer divers moyens de combustion de l'huile de phoque; mais nous ne parvenons pas à obtenir beaucoup de chaleur, ni beaucoup de lumière par ces procédés.

Certes, notre désespérance à tous fut grande quand nous vîmes l'inutilité des longs efforts que nous avions faits pour ouvrir notre canal; mais je dois reconnaître, à l'honneur de tous mes compagnons, qu'elle ne se manifesta pas autrement que par la mélancolie plus grande dont furent empreints nos traits vieilliss.

Ce premier hivernage dans la banquise australe n'allait-il pas n'être pour nous que le commencement d'une longue série d'hivers qui ne se terminerait que par la mort?

Déjà un des hommes de l'équipage était atteint de démence. Plusieurs avaient tant souffert l'hiver précédent qu'il était douteux qu'ils résistassent encore aux épreuves d'un second hiver..... Heureusement, au commencement de février, de légers mouvements de houle se font sentir.

Sans doute, nous ne sommes plus loin de la lisière. Le 11 février une grande détente se produit. Du nid de corbeau, où tour à tour j'appelle mes camarades, nous voyons la clairière prochaine s'étendre à perte de vue vers le Nord. Notre canal s'ouvre un peu, mais pas assez pour nous permettre de nous dégager.

Cependant la houle devient de plus en plus tangible. Nous nous remettons à la besogne. Nous entamons à la scie notre canal et la crevasse, couverts déjà d'une couche épaisse de « jeune glace » et de neige.

La détente s'accroît entre temps, et, le 13 au soir, nous pouvons enfin donner quelques tours d'hélice.

Nous faisons machine arrière jusqu'au premier coude du canal où nous avons ménagé un petit port pour *éviter*, c'est-à-dire pour tourner le navire bout pour bout.

Mais, tandis qu'au moyen d'amarres fixées sur la glace avec des ancres spéciales nous procédons à cette manœuvre, la banquise se resserre au moment même où le navire se présente aux pressions dans le sens de la quille. Nous courons le danger d'avoir le gouvernail mis en pièces, l'hélice endommagée, arrachée peut-être.

Heureusement nous parvenons à nous dégager à temps. A deux heures

du matin, le 14 février, la détente augmente. Le canal s'ouvre largement. Nous évitons sans peine cette fois et, l'avant vers la clairière, nous gagnons celle-ci à toute vapeur.

Mais ce n'est pas encore le salut. A grande peine nous gagnions le 14



Détachant un peu de glace après l'avoir sciée 1

et le 15 une quinzaine de milles tout au plus vers la lisière de la banquise.

Le soir du 15, il devient impossible d'avancer. la *Belgica* est de nouveau bloquée, mais dans des conditions plus défavorables cette fois. La glace qui nous entoure n'est pas compacte ; ce sont des plaques mal soudées. D'un instant à l'autre elles peuvent s'écarter pour nous livrer passage ; d'un instant à l'autre elles peuvent aussi se rapprocher pour nous broyer. Cette situation se prolonge pendant un mois. Trente jours durant, la *Belgica* de-

1 Cliché communiqué par l'*Illustration*.

meure à la merci des masses de glace pesantes et brutales que balance la houle du large, de plus en plus forte. Mais insensiblement, nous nous rapprochons de la lisière, constamment usée par la mer.

Vers le 20 février nous apercevons, du nid de corbeau, une longue ligne noire bordant la banquise en deçà de l'horizon du Nord.

C'est la mer libre, la mer promise !

Mais la dérive, nous pousse toujours vers l'Ouest. Tout le jour, toute la nuit, nous ressentons des chocs terribles. Le gouvernail souffre beaucoup. Le soufflage lui-même est attaqué. A maintes reprises, nous devons descendre sur la glace pour arrondir les angles trop saillants qui éraillent la carène et menacent de la déchirer.

Le 14 mars seulement, cette situation prend fin. De grandes ouvertures se produisent dans la banquise ; nous nous y fauflons et gagnons le large.

Nous sommes à 335 milles environ dans l'Ouest de la position que nous occupions le 2 mars 1898.

Il est trop tard pour nous attarder encore dans ces parages ; pour revoir le Détroit de la *Belgica* comme nous nous l'étions proposé au début de l'été ; on doit nous attendre avec anxiété ; peut être songe-t-on déjà à une expédition de secours.

Nous faisons donc route vers la Terre-de-Feu. Après un atterrissage difficile, nous entrons le 27 dans le Cockburn Channel et le lendemain, nous jetons l'ancre en rade de Punta-Arenas d'où nous expédions des câbles-grammes *via* Montevideo.

Depuis seize mois que nous avons quitté le monde, bien des événements se sont accomplis :

Nos nouveaux amis, les Chiliens et les Argentins ont failli se faire la guerre pour une question de délimitation de frontières ; ils ont augmenté leurs armements..... et leurs dettes..... et ils ont fini par se dire que leurs différends seraient réglés plus sagement par un arbitrage.

Une entrevue des deux Présidents a eu lieu à Punta-Arenas et on a décidé de recourir à l'arbitrage de l'Angleterre.

La perfide Albion s'est dit, sans doute, qu'elle ne dédaignerait pas, comme honoraires, un petit coin de Patagonie ou de la Terre-de-Feu, bien situé sur le détroit de Magellan. Elle s'est empressée d'envoyer quelques croiseurs qui restent mouillés aux îles Malouines, prêts à toute éventualité.

Les Etats-Unis d'Amérique ont entrepris contre une puissance européenne une guerre terrible.

L'Angleterre est près de se brouiller avec deux pauvres petites républiques qui la gênent.

Dans les sphères plus sereines de la science, le génie humain a fait de nouvelles et importantes conquêtes dont la moins intéressante pour le navigateur n'est pas la découverte de la télégraphie sans fil qui un jour, sans doute, aidera puissamment les explorateurs polaires en leur permettant de correspondre avec des navires de secours laissés au large des glaces.

Et nous, qu'avons-nous fait pendant ces seize mois qui nous ont paru si longs, qui ont paru plus longs, peut-être, à ceux qui nous attendaient.

Nous disposions de ressources si modestes que, comparée à celles qui se préparent actuellement en Allemagne et en Angleterre, notre expédition ne pourra être considérée que comme une reconnaissance d'avant-garde.

Envisagée comme telle, on peut dire, qu'elle aura été utile.

Vous avez pu vous rendre compte par la carte qui a été projetée au début de cette causerie des résultats géographiques de la première période de notre voyage.

Pendant notre longue détention dans la banquise nous n'avons aperçu aucune terre. Mais les résultats de notre dérive n'en sont pas moins intéressants. Les sondages que nous avons opérés établissent le voisinage du Continent antarctique dont l'existence était soupçonnée par les savants; mais ces sondages nous font rejeter sensiblement au sud les limites hypothétiques de ce continent.

Dans le détroit qui sépare la terre de Danco de l'archipel de Gherritz nous avons débarqué aussi souvent que possible. Nous avons pu recueillir ainsi d'importantes collections géologiques, zoologiques et botaniques qui ont été complétées plus tard par les sondages et dragages effectués au cours de l'hivernage.

Pendant toute la durée de cet hivernage, des observations météorologiques ont été faites d'heure en heure.

Nous rapportons la première série d'observations météorologiques embrassant une année entière.

Peut-être apprendrez-vous avec intérêt quelques-uns des résultats de nos observations relatives à la température de l'air :

La moyenne annuelle est de $-9^{\circ}6$. Au Nord du Spitzberg par 80° de latitude, elle est de $-8^{\circ}9$.

La moyenne de l'été est de $-1^{\circ}5$. La moyenne de l'été, pour trois

années d'observation par 84° Nord de latitude moyenne a été, à bord du *Fram*, de — 1°2.

Le mois le plus froid a été le mois de juillet, mais la température la plus basse a été observée au commencement de septembre (— 43°1 le 8 septembre à quatre heures du matin).

Depuis notre retour, une Commission scientifique a été constituée pour l'examen et la mise en valeur des matériaux que nous avons rapportés.

Une centaine de spécialistes choisis par cette Commission assistent mes collaborateurs Lecointe, Arctowski, Racovitza, Dohrowolski, étudient avec eux nos échantillons de roches, de sédiments sous-marins, de faune et de flore, coordonnent nos observations météorologiques et magnétiques. Leurs travaux feront l'objet de mémoires publiés sous la direction de la Commission de la *Belgica* et qui seront réunis en volumes.

En résumé, si vous me demandiez si nous avons fait tout ce que nous aurions dû faire, je vous répondrais : non, sans hésitation, mais aussi sans honte, car nous avons fait tout ce que nous avons pu.

Elle est si vaste cette mystérieuse Antarctide qu'il faudra y diriger encore bien des expéditions pour découvrir tous les secrets qu'elle nous cache.

Plusieurs expéditions scientifiques nous y avaient précédés, espérons que de bien plus nombreuses encore nous y suivront.

Parmi ceux qui, avant nous, se sont engagés dans les glaces antartiques, je me plais, Mesdames et Messieurs, à citer votre illustre compatriote, Dumont d'Urville. A une époque où on ne disposait pas encore du puissant concours de la vapeur pour les longs voyages d'exploration, le célèbre navigateur français a su écrire une des plus belles pages de l'histoire des découvertes australes. Sa glorieuse expédition est une des plus fécondes qui aient été accomplies. Et cela est-il étonnant ?

A cette époque comme maintenant, comme toujours, le marin français n'avait-il pas comme devise :

« Honneur et Patrie, »

Avec un tel mot d'ordre on va loin et on fait de grandes choses.

Remerciements au Conférencier :

MONSIEUR DE GERLACHE,

Au début de cette conférence, vous nous disiez que comme conférencier vous aviez « le trac ». Je ne sais jusqu'à quel point vous n'avez pas été trompé par votre modestie, mais ce que je sais bien et ce que nous pensons tous ici c'est que vous n'avez pas « le trac » comme navigateur et comme homme de science.

Malgré la très grande simplicité avec laquelle vous venez de nous narrer votre existence si pénible pendant les longs mois que vous avez passé dans les mers antarctiques, nous avons eu très nettement conscience que vous aviez accompli là une œuvre colossale. Vous êtes le premier être humain, avec vos compagnons, qui ayez séjourné pendant un temps si considérable dans ces régions. D'autres navigateurs avant vous ont sans doute été plus loin, mais ce qu'il y a de particulier dans votre expédition, c'est que votre long séjour vous a permis de vous livrer à une étude approfondie de ces climats si inhospitaliers, et le bagage scientifique que vous en avez rapporté est le plus considérable que l'on possède à l'heure présente sur ces régions.

Votre œuvre, permettez-moi de vous le dire, est une œuvre d'intérêt général. Vous êtes ici dans un milieu scientifique. Or, la science, dans sa marche continue vers le progrès, ne connaît pas de frontières. L'humanité entière est son domaine, et à ce titre, laissez-nous vous réclamer comme un des nôtres. Aux deux noms de Nansen, le Norvégien, de Dumont d'Urville, le Français, nous sommes heureux de réunir celui d'un Belge, M. de Gerlache.

Monsieur de Gerlache, pour vous remercier, permettez-moi de vous offrir, au nom de tous nos collègues, la grande médaille d'or de la Société Normande de Géographie.

Nous adressons ici à M. le Directeur de l'*Illustration* nos plus vifs remerciements pour la gracieuse communication qu'il a bien voulu nous faire des clichés de son estimable journal.