

LE BALEINIER "PATRIA". — DESSIN DE GOTORBE.

## QUINZE MOIS DANS L'ANTARCTIQUE<sup>1</sup>

(LE PREMIER HIVERNAGE DANS LA BANQUISE AUSTRALE)

PAR M. ADRIEN DE GERLACHE,

COMMANDANT DE LA *Belgica* ET CHEF DE L'EXPÉDITION ANTARCTIQUE BELGE.

### I

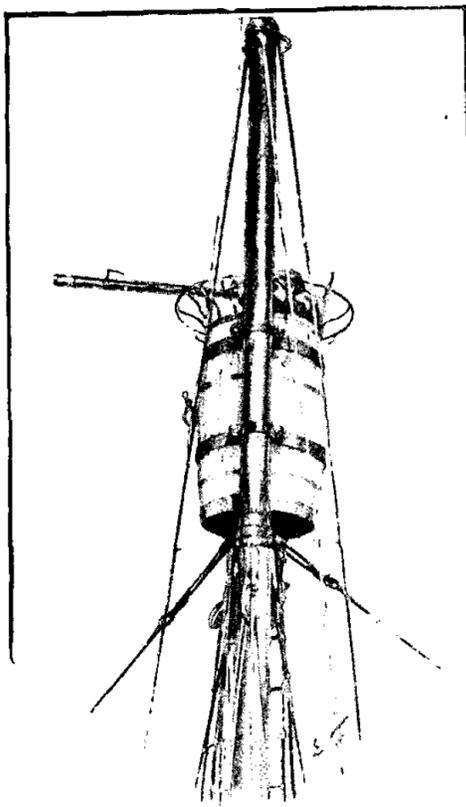
#### LES PRÉPARATIFS DE L'EXPÉDITION ET LA TRAVERSÉE DE L'ATLANTIQUE : D'ANVERS AU DÉTROIT DE MAGELLAN

Comment naquit mon projet. — A la recherche de 300 000 francs, d'un navire et d'un personnel. — Souscription nationale. — L'achat de la *Patria*. — L'armement de la *Belgica*. — Le problème des approvisionnements. — Départ solennel. — En mer : les occupations du bord. — Le passage de la Ligne. — Escales à Rio-de-Janeiro et à Montevideo.

**L**E 16 août 1897, au matin, la *Belgica*, escortée par toute une flottille d'embarcations, saluée par les clameurs de la foule et les accents de la *Brabançonne*, que des coups de canon scandaient à intervalles réguliers, quittait Anvers et descendait l'Escaut, pour gagner la mer.

L'expédition qui débutait par ce départ en fête devait être longue et difficile. Moins longue encore et moins difficile, je crois, que n'avait été sa préparation.

Ce matin-là, je ne faisais que partir, et mon état d'esprit était celui d'un homme qui vient d'atteindre son but. J'avais un bon navire sous mes pieds, de vaillants compagnons autour de moi, et devant moi la mer. Il ne me restait plus qu'à naviguer, sur les flots connus d'abord, sur les flots inconnus ensuite. Et cela, c'était mon métier. J'en avais fini avec les ingrates besognes d'occasion qui m'avaient absorbé pendant trois ans, fini avec les sollicitations, avec les expédients, avec l'interminable chasse aux ressources indispensables... Ce départ, c'était la délivrance, l'évasion, ...et les espoirs infinis.



LE NID DE CORBEAU. — DESSIN DE MASSIAS.

1. Voyage exécuté en 1897-1899. — Texte inédit. — Dessins d'après les photographies de l'Expédition.

...Les régions polaires avaient de bonne heure exercé leur fascination sur mon âme de voyageur, que les pays tropicaux ne tentaient guère. En 1891 — j'avais 25 ans — ayant appris que Nordenskiöld, l'illustre explorateur de la zone boréale, projetait une nouvelle expédition, dirigée cette fois vers le mystérieux Antarctique, mais ne disposait pas de ressources suffisantes, 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. Si j'avais pu garder quelque rancune au grand navigateur, ce sentiment se serait dissipé quand j'eus expérimenté personnellement quelle quantité d'offres de service on reçoit en pareil cas.

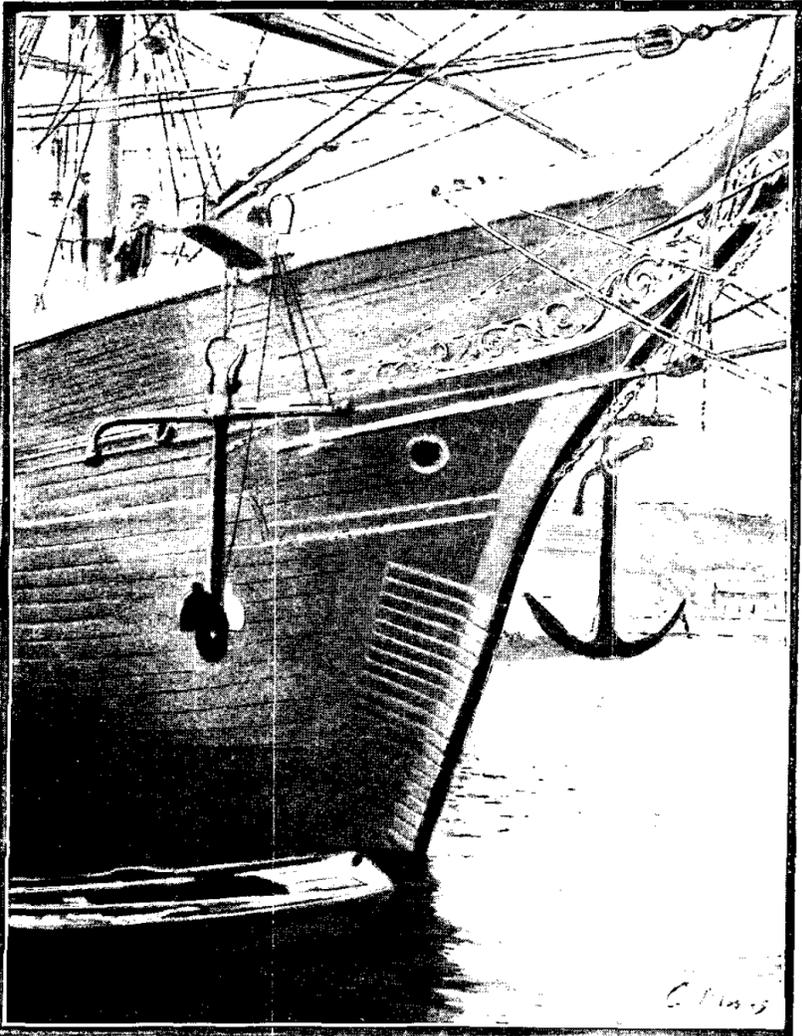
Pendant une idée d'abord vague était née, puis s'était précisée dans mon esprit : pourquoi n'entreprendrais-je pas moi-même, de ma propre initiative, un voyage de découvertes dans les mers antarctiques, si peu connues?... En 1894, mon plan était fait. Au mois de septembre, je me hasardai à le confier à quelques membres de l'Académie des Sciences de Belgique et de la Société Royale de Géographie de Bruxelles.

Il me fallait de l'argent, un navire et un personnel. Où les trouver? Pour rendre mon projet réalisable et pour lui donner quelques chances d'aboutir, je devais limiter au strict nécessaire le budget de mes dépenses. C'est dans cet esprit que fut dressé mon devis qui s'élevait à 300 000 francs en chiffres ronds, somme bien modeste si on la comparait aux 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 pourtant combien elle fut difficile à réunir !

En janvier 1896, s'ouvrit à Bruxelles, sous les auspices de la Société Royale de Géographie, une souscription nationale en faveur de l'expédition. Un an auparavant, un industriel belge, généreux autant que riche, m'avait promis de coopérer pour 25 000 francs aux frais de l'entreprise. Inscrite en tête des listes, cette souscription constituait une belle « étrenne ». Grâce au concours des comités de propagande qui s'étaient constitués à Anvers, à Liège, à Gand, à Louvain, pour seconder la Société de Géographie dont l'action s'exerçait surtout à Bruxelles, grâce aussi à l'appoint fourni par des fêtes militaires, des concerts et jusqu'à des ascensions de ballons, grâce encore au concours de dévoués conférenciers et à l'appui de la Presse belge toute entière, nous avons recueilli en mai plus de 100 000 francs.

C'était un résultat matériel déjà considérable, — un résultat moral plus important encore.



L'ÉTRAVE DE LA « BELGICA ». — DESSIN DE MASSIAS.

Dans un pays comme la Norvège, confinant aux glaces polaires, et dont bien des enfants se sont illustrés en de semblables aventures, l'idée d'une expédition nationale aux régions arctiques peut obtenir un succès spontané. Mais la Belgique est un pays sans marine, sinon sans marins : le goût des entreprises lointaines y est peu développé et — si je puis familièrement m'exprimer ainsi — « il n'y en a que pour la grande œuvre congolaise ». Un projet de voyage vers le Pôle, et surtout vers le Pôle Sud, ne devait donc être accueilli par l'opinion publique de mon pratique pays, qu'avec un profond étonnement, sinon une complète indifférence.

Pourtant, l'entrain de mes amis et, dois-je le dire, ma propre persévérance firent si bien qu'en quatre mois 10 000 souscripteurs avaient apporté 100 000 francs au petit lieutenant aux malles-postes qui s'était mis en tête de promener le pavillon belge à travers les mystérieuses étendues glacées de l'autre hémisphère, d'inscrire des noms belges au livre d'or des découvertes géographiques, de donner des appellations belges à des rivages nouveaux.

Aux temps difficiles du début, j'avais l'aveugle volonté de réussir ; je ne voulais rien voir des obstacles laissés la veille derrière moi, ni de ceux qu'il me faudrait vaincre le lendemain ; je luttais au jour le jour, ne distinguant que le but à atteindre, fermant les yeux sur les impossibilités : c'est ce qui m'a soutenu. Maintenant qu'il m'est permis de jeter

un regard sur l'œuvre accomplie, je comprends qu'elle ait pu d'abord paraître irréalisable. Les hésitations, les doutes qu'avait rencontrés mon projet, maintenant je les trouve naturels, et je me sens pénétré de la plus vive reconnaissance pour ceux, peu nombreux au début, qui mirent leur confiance dans l'humble marin que j'étais.

Lorsqu'enfin je fus fort de l'appui matériel et moral de l'opinion publique, je me décidai à solliciter de la Législature un premier crédit de 100 000 francs; qui fut voté à l'unanimité par les deux Chambres.

Déjà mes préparatifs étaient commencés. Avec un budget aussi restreint que le mien, je ne pouvais songer à faire construire un navire neuf, sur des plans particuliers. Dès la fin de 1894, je m'étais mis en rapport avec des armateurs de baleiniers et de phoquiers (*sealers*) écossais et norvégiens. Au commencement de 1895, j'obtins d'une maison de Hambourg la faveur de faire une campagne au Nord de Jan-Mayen et dans la banquise du Groenland, 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*, et qui, moins grande que le bâtiment sur lequel je me trouvais, me parut cependant bien supérieure. La *Patria* n'était pas à vendre alors et d'ailleurs mes fonds n'étaient pas réunis. Mais je bénéficiai de toute une série de circonstances favorables. La Société anonyme à laquelle appartenait le navire ayant été dissoute l'année suivante, il fut mis en vente, et, suivant l'usage norvégien, tous les concurrents s'effacèrent devant le capitaine qui commandait la *Patria* depuis dix années et désirait s'en rendre acquéreur. Il se la vit adjuger à un prix minime. Toutes ses économies passèrent pourtant à cet achat et il fut forcé d'emprunter pour entreprendre sa première campagne de pêche. Il s'effraya de cette situation et, quand je lui proposai de me céder la *Patria* en réalisant un bénéfice, il accepta. Le 29 février 1896, avant son départ pour la chasse aux phoques, il me consentit une option d'achat exécutable en juillet au prix de 50 000 couronnes.



M. DE GERLACHE. — D'APRÈS UNE PHOTOGRAPHIE.

Construit à Svelvig, près de Drammen, en 1884, sous la direction du maître de chantier Christian Jacobsen, le navire était gréé en trois-mâts-barque avec huniers à rouleau, et pourvu d'une machine auxiliaire de 35 chevaux nominaux sortant des ateliers de la « Nylands Værksted » de Christiania. Sa coque était garnie d'un soufflage en *greenheart* dans toutes les parties exposées au frottement des glaces. Sa jauge nette était de 244 tonneaux. Il avait 30 mètres de long sur 6 mètres 50 de large. L'étrave était renforcée et défendue par des bandes de fonte; la proue élancée, taillée de façon à monter sur la glace pour la briser sous son poids; aux porte-manteaux étaient suspendues quatre embarcations, dont deux grandes baleinières. Au sommet du grand mât, le nid de corbeau traditionnel servait de poste d'observation.

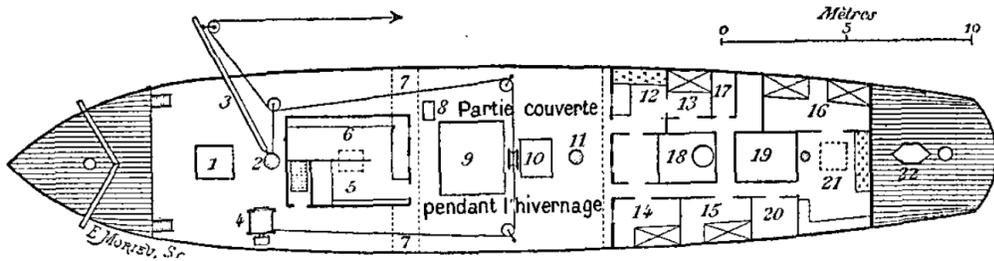
Le 11 juin 1896, la *Patria* rentra à Cenvig, près Toensberg, avec un plein chargement. Ce succès avait modifié les intentions du capitaine Pedersen, qui ne désirait plus se défaire de son navire. Aussi les négociations furent-elles longues et ce n'est que le 2 juillet que nous tombâmes d'accord.

Le 4 juillet enfin, la *Patria* arriva à Sandefjord et le lendemain, à midi, le pavillon norvégien, hissé à la corne d'artimon, fut amené et remplacé pour toujours par les couleurs belges. Avec des amis nous saluâmes l'événement d'une salve de 21 coups de canon. Le navire fut baptisé du nom de *Belgica*.

L'été et l'automne de 1896 furent employés à aménager la *Belgica* en vue de sa nouvelle destination.

Les travaux d'appropriation, confiés au chantier de M. Christensen, comprenaient: la mise en cale sèche et la réfection du soufflage en *greenheart*; l'application sur la carène, du soufflage à la quille, d'un doublage en feutre recouvert de bois, pour la préserver de l'attaque des tarets; l'application de feuilles de plomb sur

l'étambot et la partie immergée du gouvernail ; la mise en place d'une nouvelle hélice en acier de Suède ; l'application sur les œuvres vives d'une couleur spéciale à base de cuivre ; la construction sur le pont, à l'avant du grand panneau, d'un rouf pour l'installation des laboratoires de zoologie et d'océanographie ; l'agrandissement de la dunette ; l'aménagement sous la dunette d'un carré, de cabines, cambuse et dépendances ; la réfection du pont, des pavois de bastingages, etc., etc.. Pour plus de sécurité, la chaudière fut renouvelée. Ces travaux furent interrompus par l'hiver, mais reprirent au printemps de 1897. Au mois de juin, la *Belgica* était armée et inscrite pour un nouveau terme de six ans à la première classe par le Bureau Véritas norvégien.



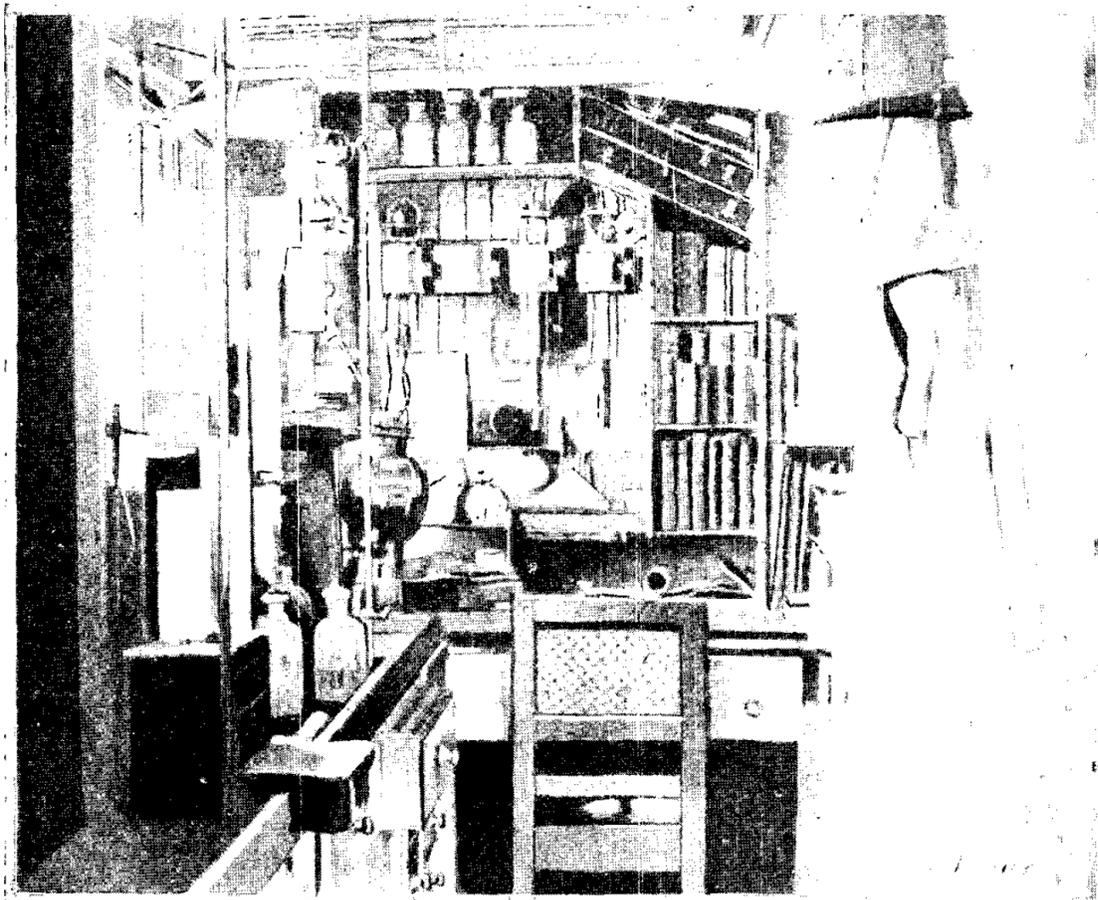
PLAN DES AMÉNAGEMENTS DE LA « BELGICA ».

1. Claire-voie du poste de l'équipage. — 2. Mât de misaine. — 3. Bôme de pêche. — 4. Bobine d'enroulement du câble de pêche. — 5. Laboratoire d'océanographie. — 6. Laboratoire de zoologie. — 7. Passerelle. — 8. Machine à sonder. — 9. Grand panneau. — 10. Treuil de pêche. — 11. Grand mât. — 12. Salon du commandant. — 13-16. Cabines. — 17. Chambre noire. — 18. Chaudière. — 19. Machine. — 20. Vestiaire. — 21. Carré. — 22. Puits de l'hélice.

service hydrographique danois, pour la reprise d'un matériel de pêche en eau profonde qui avait servi à deux campagnes effectuées par l'*Ingolf*, en 1895 et 1896, dans les eaux groënlandaises. Le gouvernement danois me céda gracieusement une grande partie de ce matériel : treuil à vapeur, dynamomètre, 2 000 mètres de câble en acier galvanisé pour funes, poulies de retour, montures en fer pour chaluts, etc. Le sous-officier Møller, ancien maître d'équipage de l'*Ingolf*, se rendit à Sandefjord pour l'installation à bord de tout ce matériel, que compléta une machine à sonder, construite par M. Le Blanc, de Paris.

Pendant tout l'hiver de 1896-97, que j'avais passé en Norvège, je m'étais entraîné en vue de l'expédition, m'exerçant à l'usage des skis et des raquettes à neige, complétant mes approvisionnements et expérimentant le matériel d'hivernage, les traîneaux, tentes, sacs-couchettes, réchauds de Nansen et de Jackson, etc. A propos des préparatifs d'un voyage de ce genre, voici comment s'exprime Weyprecht :

« Le profane croit naturellement que les misères commencent quand la vigie, de son nid de corbeau, signale les premiers blocs de glace ; il ne se doute pas des mille tracasseries que causent les préparatifs



LE LABORATOIRE D'OCÉANOGRAPHIE DE LA « BELGICA ». — DESSIN DE MASSIAS.

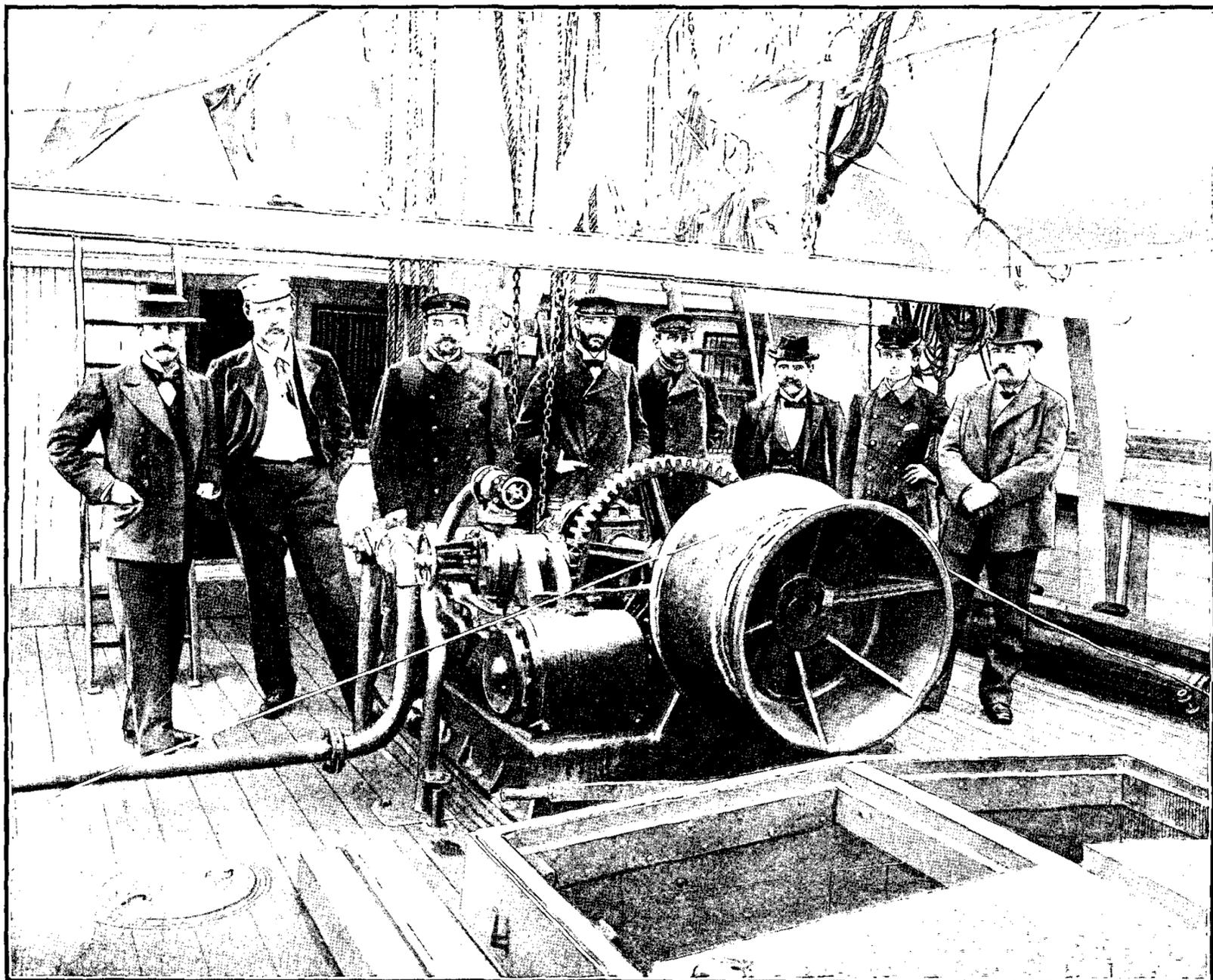
d'armement... Le choix ou la construction du navire, l'étude des moyens à adopter pour qu'il puisse lutter contre les glaces, la question des approvisionnements, la composition de l'équipage, l'embarquement de ces mille riens auxquels on pense à peine, mais qui sont absolument indispensables pour un séjour de plusieurs années dans des régions inhabitées, tout cela impose à celui qui est chargé de l'installation un fardeau considérable de soucis et de préoccupations. » Quiconque prend sa responsabilité au sérieux est, pendant de longs mois avant le départ, l'être le plus tourmenté sous la calotte des cieux. Rien que l'élaboration de la liste des objets à emporter, liste pour laquelle le plus souvent il n'existe aucun modèle, occupe l'esprit nuit et jour, car on sait que le moindre oubli aura des conséquences graves et que le manque d'une bagatelle, telle que du fil, des aiguilles, des allumettes et d'autres objets futiles en apparence, entraîne les suites les plus désagréables. On voudrait tout voir et tout contrôler et l'on est forcé de devenir un génie universel qui doit donner son avis, tantôt sur l'habillement et tantôt

Entre temps, j'avais engagé des pourparlers à Copenhague avec le commandeur Ch. Wandel, directeur du

service hydrographique danois, pour la reprise d'un matériel de pêche en eau profonde qui avait servi à deux campagnes effectuées par l'*Ingolf*, en 1895 et 1896, dans les eaux groënlandaises. Le gouvernement danois me céda gracieusement une grande partie de ce matériel : treuil à vapeur, dynamomètre, 2 000 mètres de câble en acier galvanisé pour funes, poulies de retour, montures en fer pour chaluts, etc. Le sous-officier Møller, ancien maître d'équipage de l'*Ingolf*, se rendit à Sandefjord pour l'installation à bord de tout ce matériel, que compléta une machine à sonder, construite par M. Le Blanc, de Paris.

Pendant tout l'hiver de 1896-97, que j'avais passé en Norvège, je m'étais entraîné en vue de l'expédition, m'exerçant à l'usage des skis et des raquettes à neige, complétant mes approvisionnements et expérimentant le matériel d'hivernage, les traîneaux, tentes, sacs-couchettes, réchauds de Nansen et de Jackson, etc. A propos des préparatifs d'un voyage de ce genre, voici comment s'exprime Weyprecht :

« Le profane croit naturellement que les misères commencent quand la vigie, de son nid de corbeau, signale les premiers blocs de glace ; il ne se doute pas des mille tracasseries que causent les préparatifs d'armement... Le choix ou la construction du navire, l'étude des moyens à adopter pour qu'il puisse lutter contre les glaces, la question des approvisionnements, la composition de l'équipage, l'embarquement de ces mille riens auxquels on pense à peine, mais qui sont absolument indispensables pour un séjour de plusieurs années dans des régions inhabitées, tout cela impose à celui qui est chargé de l'installation un fardeau considérable de soucis et de préoccupations. » Quiconque prend sa responsabilité au sérieux est, pendant de longs mois avant le départ, l'être le plus tourmenté sous la calotte des cieux. Rien que l'élaboration de la liste des objets à emporter, liste pour laquelle le plus souvent il n'existe aucun modèle, occupe l'esprit nuit et jour, car on sait que le moindre oubli aura des conséquences graves et que le manque d'une bagatelle, telle que du fil, des aiguilles, des allumettes et d'autres objets futiles en apparence, entraîne les suites les plus désagréables. On voudrait tout voir et tout contrôler et l'on est forcé de devenir un génie universel qui doit donner son avis, tantôt sur l'habillement et tantôt



M. DE GERLACHE. DR NANSEN.

LE DR FRIDTJOF NANSEN VISITANT LA « BELGICA », À SANDEFJORD. — DESSIN DE MIGNON.

sur la chaussure, demain sur les poêles et la batterie de cuisine, après-demain sur les instruments astronomiques ou magnétiques. »

Et le capitaine de frégate de Wohlgemuth, à qui j'ai emprunté cette citation, dit encore :

« Tout d'une haleine, on arrête les provisions de fil et de savon, de jaune d'œuf pulvérisé, de viande, de médicaments, d'épices, de légumes, de potages, d'extrait d'oignons, en quantités nécessaires pour une campagne de deux ans; de cordages et de charbon, de bas, de bottes imperméables, de cuir, de bois de construction, de toile à voile pour les réparations, et de mille autres choses. On devient alternativement cordonnier et tailleur, charpentier et mécanicien, cuisinier et ramoneur; on discute longuement les avantages et les inconvénients des chaussons de feutre, comparés aux chaussures des Lapons; on établit un parallèle entre la levure artificielle et le levain de pâte et l'on recherche si, pour les régions qu'on va explorer, dont les conditions sont complètement inconnues, tel instrument convient mieux que tel ou tel autre. Plus le jour du départ approche, plus les affaires s'accumulent. Le commandant a l'esprit constamment assailli par quelque nouvelle bagatelle, qu'il faudrait encore emporter et il songe alors aux autres objets qui ont pu être oubliés. L'inquiétude devient fébrile rien qu'à l'idée que ces montagnes de colis et de ballots de dimensions les plus diverses doivent être arrimés dans l'étroite cale. Or, ce n'est pas chose facile que de faire cet arrimage si important, car il s'agit de tirer le meilleur parti possible de l'espace si exigü dont on dispose. »

Je ne pourrais vraiment rien ajouter de mon crû qui ne fit double emploi avec ces tableaux si précis. Pourtant je me rappelle un simple détail qui mérite d'être mentionné; il est à la fois plaisant et caractéristique, et montre bien comment il faut, en pareil cas, appliquer son esprit aux préoccupations qui lui sont le plus étrangères et qui paraissent le plus mesquines... J'avais dressé ma liste d'approvisionnements de bouche et j'avais inscrit, parmi les denrées de première nécessité: pâtes alimentaires. Mais quelles pâtes choisir? Des macaronis? Des nouilles? Peu importe, pensez-vous — et je fus d'abord tenté de penser de même. Pourtant, avec un peu de réflexion, je m'avisai que le macaroni est rond et creux, tandis que les nouilles sont plates et pleines. Donc, le macaroni devait être écarté, comme tenant plus de place. Et en effet,

\*

avec 16 caisses de nouilles, j'eus sur la *Belgica* l'équivalent en poids de 24 caisses de macaroni.

A plusieurs reprises, pendant cet hiver, j'eus l'occasion de rencontrer Nansen, Sverdrup et Johansen qui me donnèrent d'utiles conseils et de précieuses indications.

Enfin, question épineuse et délicate, je recrutai le personnel scientifique et l'équipage. Les déboires que me donna la question d'argent ne furent égalés que par ceux que m'occasionna ce recrutement. Trouver des hommes remplissant les conditions voulues était relativement aisé : il était plus difficile de les garder.

Plus on approchait de la date fixée pour le départ et plus les défections se multipliaient. C'est ainsi que, la veille du jour où nous quittâmes Anvers, nous nous trouvions sans médecin, celui que j'avais engagé huit jours plus tôt ayant renoncé à partir pour des raisons de famille. Heureusement, j'avais reçu, quelque temps auparavant, un télégramme laconique d'un américain, le Dr Frédéric Cook, qui m'offrait ses services. Il m'était inconnu, mais il avait à mes yeux l'inappréciable avantage d'avoir participé déjà à une expédition polaire, avec le lieutenant Peary. Je lui câblai mon acceptation et nous prîmes rendez-vous à Rio de Janeiro.

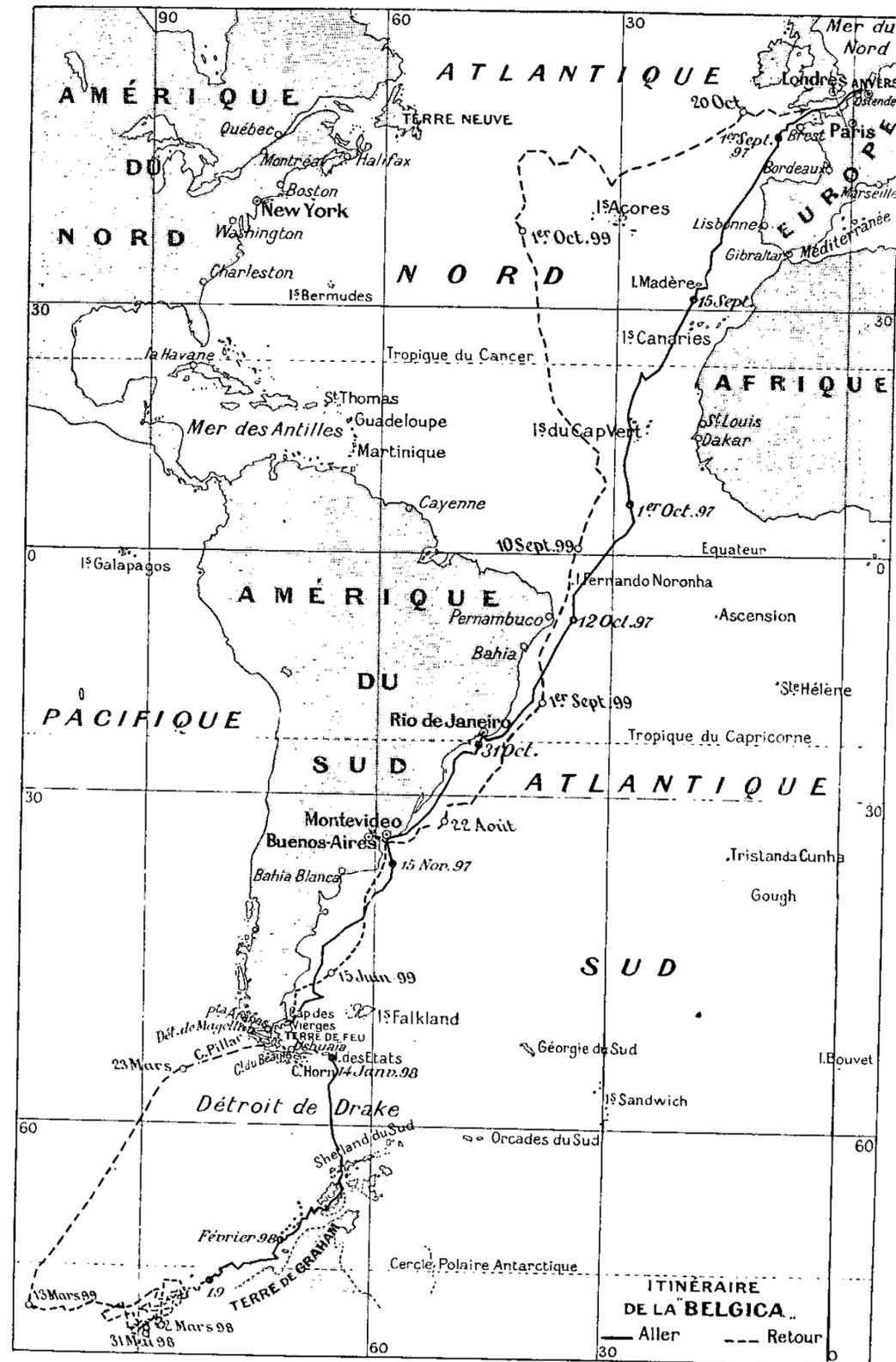
Tous les préparatifs s'étaient poursuivis simultanément en Norvège et en Belgique. En juin 1897,

la *Belgica* était encore à Sandefjord. Successivement elle y reçut la visite de Sir Clements Markham, président de la Société de Géographie de Londres, et, le 17 juin, celle du Dr Fridtjof Nansen, accompagné de M. Rolf Andword, consul de Belgique à Christiania.

Le 26 juin, à midi, l'ancienne *Patria* quittait enfin Sandefjord et, après une relâche à Frederikshavn pour embarquer des vivres et divers instruments, elle arrivait à Anvers le 5 juillet.

J'avais, pour lester le navire, dont le chargement ne devait être complété qu'en Belgique, fait remplir d'eau 12 caissons en tôle que nous avions dans la cale, bien que quatre seulement fussent destinés à la provision d'eau. A Anvers, il fallut donc en vider huit pour y arrimer du charbon. L'équipage était encore incomplet; nous avions de la besogne plein les bras. Le commandant des pompiers m'offrit l'assistance de ses hommes et j'eus la malencontreuse idée d'accepter. Il y avait quelques badauds sur le quai. Ils virent les pompiers vidant la cale de la *Belgica*. Ce ne fut pas long : quelques heures après, le bruit se répandait que mon navire faisait eau de toutes parts. Cette rumeur parvint en haut lieu; elle trouva de l'écho au Parlement, et on prétendit faire entrer la *Belgica* en cale sèche, pour visiter ses fonds. Heureusement, je pus dissiper toutes les craintes en produisant les certificats du Bureau Véritas norvégien : la *Belgica* fut réhabilitée.

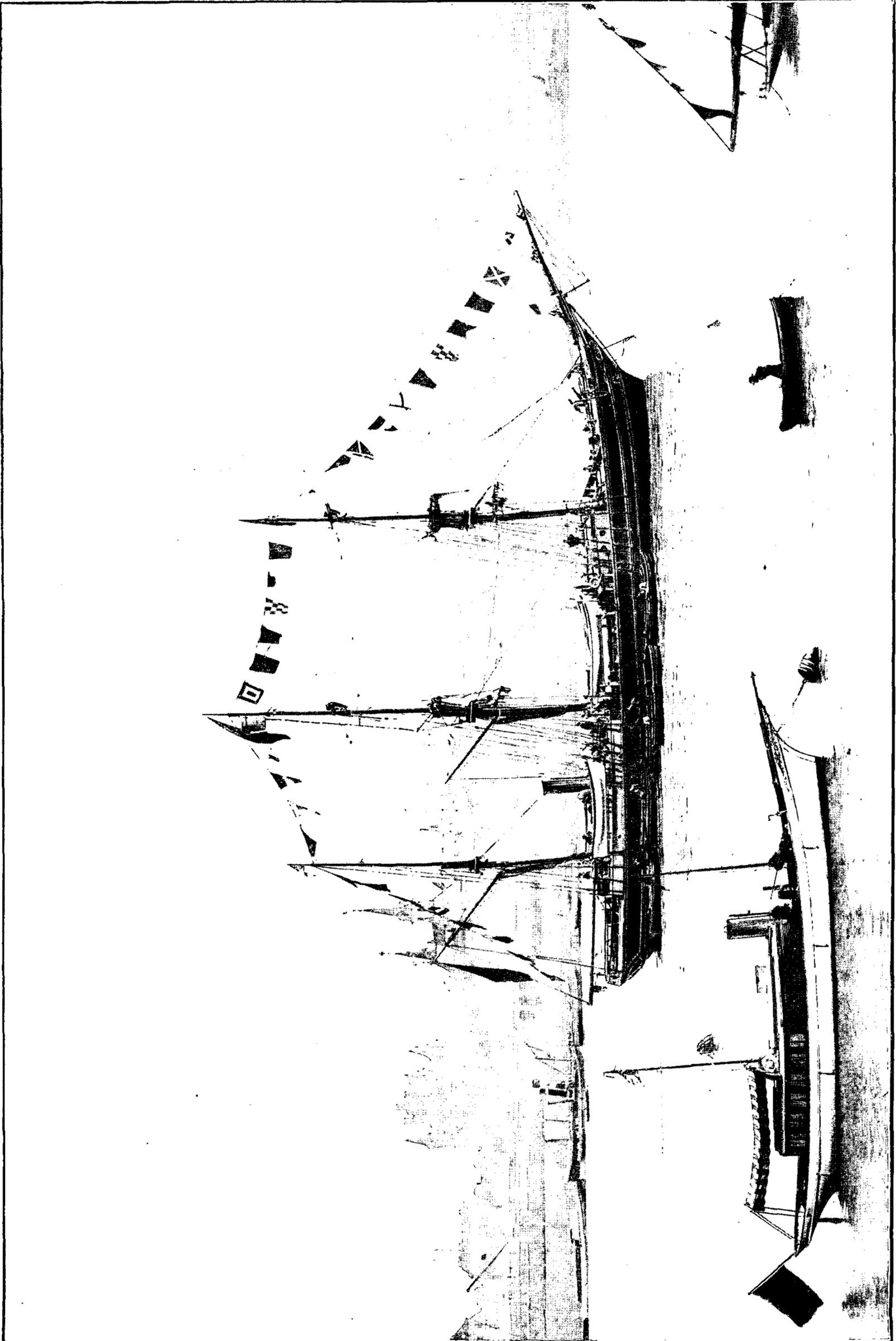
Nous avons à bord 160 tonnes de charbon, dont 40 spécialement destinées au chauffage, et environ 40 tonnes de vivres, dont la presque tota-



ITINÉRAIRE GÉNÉRAL DE L'EXPÉDITION ANTARCTIQUE BELGE.

lité est emballée dans dix mille boîtes de fer blanc. Nous sommes prêts au grand départ. Mais il manque toujours quelque 80 000 francs pour assurer le sort de l'Expédition.

Afin de réveiller l'intérêt du public, nous l'admettons à visiter la *Belgica*, et nous exposons sur le quai



LA « BELGICA » EN RADE D'ANVERS, LE 16 AOÛT 1897. -- D'APRÈS UNE PHOTOGRAPHIE.

nos engins de pêche en eau profonde à côté de ceux destinés à la pêche pélagique et de surface, nos appareils de sondage, les traîneaux, tentes, skis, raquettes à neige, etc. Le navire est très visité. L'exposition est gratuite, mais provoque de nouvelles souscriptions : sou par sou, nous recueillons 6 000 à 7 000 francs. La ville d'Anvers double son appoint. On donne une fête au Parc. Mais tout cela ne suffit pas. Je dois alors user d'un expédient, faire courir le bruit que, faute d'un complément de ressources, je vais liquider, mettre tout en vente. On s'émeut, et j'obtiens du Ministre de l'Intérieur qu'une demande de subsides supplémentaires sera soumise aux Chambres législatives. Ce nouveau crédit de 60 000 francs est, comme le premier, voté à l'unanimité.

Voté oui, mais non liquidé. Il faut compter avec les lenteurs administratives, avant de compter avec... le banquier. En quittant la Belgique, je devrai, au nom de l'Expédition, une somme assez rondelette à l'un de mes amis.

Cependant, les dernières difficultés étant levées, le départ est enfin fixé au 16 août 1897.

\*  
\*  
\*

Dans la nuit, la *Belgica* a quitté les bassins pour aller jeter l'ancre en rade. Dès huit heures du matin, le canon tonne en notre honneur au Yacht-Club, dont nous portons le guidon à la corne. A bord, c'est un défilé ininterrompu d'amis qui viennent nous souhaiter bon voyage, de députations qui nous lisent des adresses.

A neuf heures quarante-cinq, nous commençons à lever l'ancre. Comme tous les navires polaires en partance, la *Belgica* est surchargée : le pont est à cinquante centimètres à peine de la flottaison. A dix heures, nous dérapons et remontons l'Escaut jusqu'à l'extrémité sud des promenoirs. Puis, nous virons de bord et passons ainsi devant toute la ville dont les quais sont noirs de foule. A la hauteur de la vieille et somptueuse basilique, nous saluons du drapeau. Nos hommes répondent par des hurrahs aux acclamations qui nous accompagnent jusqu'au tournant du fleuve. Dans la rade, tous les navires sont pavoisés. Les vaisseaux étrangers nous saluent au passage. Nous marchons en tête d'une petite flottille qui nous accompagne jusque dans les eaux hollandaises. Là encore, une nouvelle émotion nous attend : la gracieuse reine Wilhelmine a envoyé un cuirassé pour nous escorter jusqu'au large. C'est au Doel qu'a lieu la rencontre, et elle ne laisse pas d'être émouvante. Sitôt qu'il nous aperçoit, le *Kortenaar* tire vingt et un coups de canon. Nous hissons les couleurs hollandaises. L'équipage tout entier du cuirassé, massé sur le pont, pousse de retentissants hurrahs. Sur plusieurs yachts de notre flottille on entonne l'hymne hollandais. Cette scène, éclairée par un merveilleux soleil, est inoubliable.

Le Ministre de l'Intérieur, les présidents et membres des Sociétés de géographie de Bruxelles et d'Anvers, les autorités civiles et militaires, les représentants de la Presse, les membres des Sociétés savantes passent à bord de la *Belgica* pour nous faire leurs adieux. Un à un, les yachts de l'escorte nous quittent.

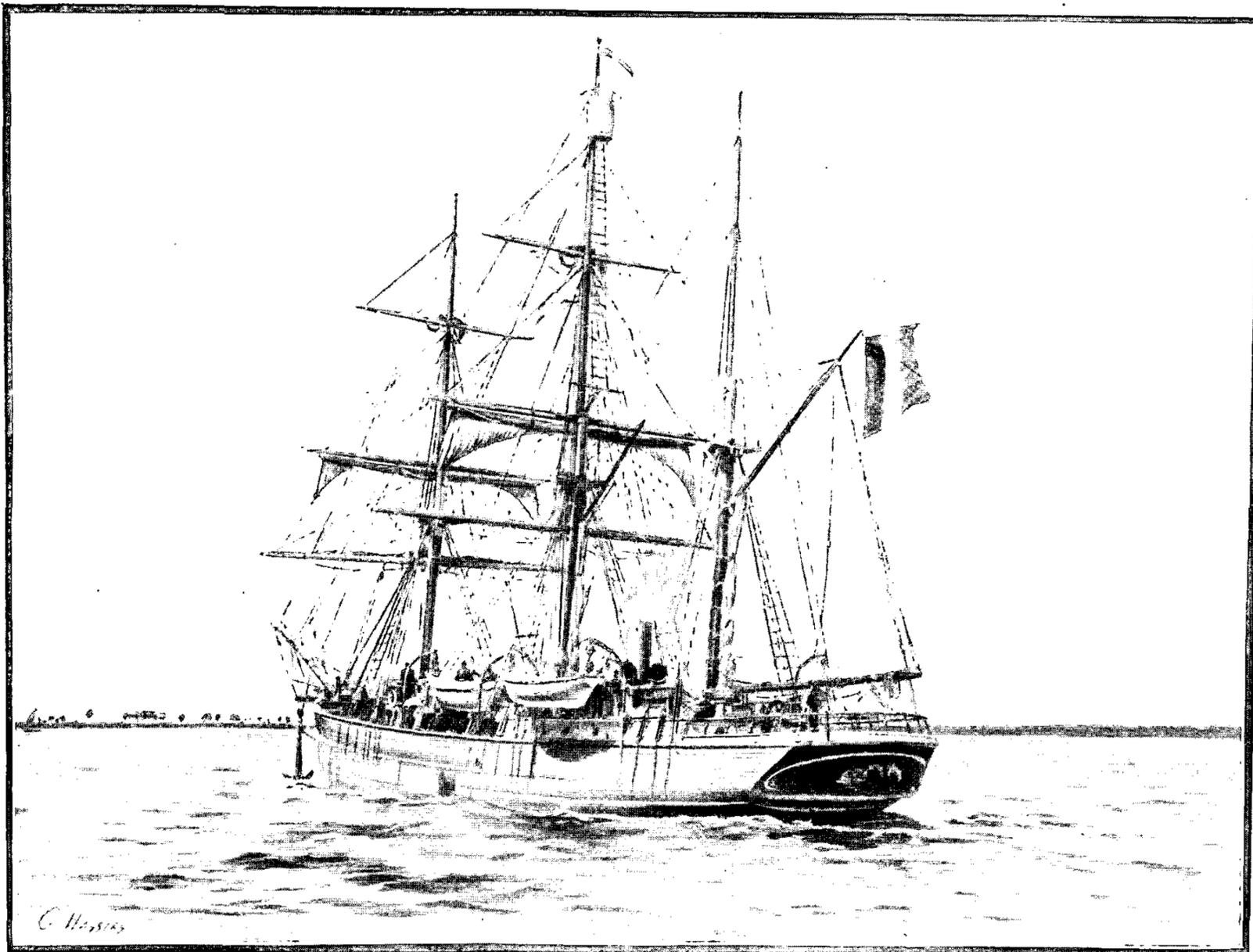


M. RACOVITZA. — DESSIN DE MIGNON.

Nous sommes seuls maintenant avec le *Kortenaar* et le *Brabo*. A trois heures, celui-ci nous accoste ; l'heure suprême des séparations a sonné ; nous brusquons les adieux, sentant que notre sang-froid va nous échapper. Je saute à bord du *Brabo* pour serrer les mains des amis qui s'y trouvent. Puis, je reviens sur la *Belgica*. On vide en hâte une coupe de champagne, on s'étreint, on s'embrasse, on pleure. Enfin, tous les miens, accompagnés de notre chère et généreuse amie, M<sup>me</sup> Osterrieth, passent sur le *Brabo*. Nous poussons un dernier cri de : « Vive la Belgique ! » et les deux navires s'éloignent rapidement l'un de l'autre, pour se perdre bientôt de vue.

Nous étions un peu grisés tantôt par l'apparat dont a été entouré le départ. La *Belgica* et sa brillante escorte avaient l'air d'emporter un nombreux et joyeux pique-nique. Maintenant que nous sommes seuls, nous nous sentons singulièrement émus. Pour faire diversion, nous nous efforçons de songer déjà à la joie inexprimable du retour, à cette joie si spéciale et si intense qui, savourée d'avance, fera pendant deux ans le charme de nos rêveries, et que nul ne peut apprécier s'il n'a été séparé par une longue absence des êtres et des lieux qui lui sont chers. Puisse cette heure n'être obscurcie pour nous d'aucune ombre douloureuse !

... Je devais pourtant revoir les miens plus tôt que je ne le supposais. A peine étions-nous dans la mer du Nord qu'un accident survint à la machine. Nous décidâmes d'aller la réparer à Ostende. Là, le lendemain de notre arrivée, deux hommes demandèrent à débarquer. Je repartis aussitôt pour Anvers, afin d'y chercher deux remplaçants.



LA « BELGICA » DANS L'ESCAUT. — PHOTOGRAPHIE DE A. LUNDEN.

Etrange retour, deux jours après le sensationnel départ. C'est presque en me cachant que j'arrivai à Anvers, sentant bien que l'enthousiasme qui nous avait salués l'avant-veille avait été un peu produit par la griserie du moment, par ces coups de canon, ces musiques, ces mille drapeaux flottant au soleil. La méfiance restait latente chez le plus grand nombre de mes compatriotes. Et les misères qui m'assaillaient déjà ne pouvaient que l'augmenter. Le double contre-temps survenu à l'Expédition — accident et défection — eut pourtant une heureuse conséquence. Le 21 août, je fis une précieuse recrue en engageant un jeune Polonais, Antoine Dobrowolski, étudiant en sciences naturelles, qui, avec une touchante insistance, demandait à être embarqué, fût-ce comme novice. Il devait nous rendre d'importants services comme aide de laboratoire et assistant météorologue, et justifier amplement la formule connue : *last but not least*.

Le surlendemain, lundi 23 août, la brise d'Ouest qui avait soufflé toute la semaine précédente ayant molli, nous appareillâmes. A huit heures, nous levions l'ancre. Un remorqueur prit notre bosse de remorque. Une demi-heure après, nous quittions Ostende, salués de trois hourras par l'équipage du yacht royal près duquel la *Belgica* était mouillée.

... Notre navigation à travers l'Atlantique fut longue, monotone et plutôt pénible. Les alizés ne nous furent guère favorables. Il nous fallut deux mois, coupés seulement par une relâche de trois jours à Madère, pour arriver à Rio de Janeiro. Je ne retrouve, au journal du bord, aucune notation d'incident marquant. Il ne s'en produisit point. Arctowski, notre météorologue et océanographe, Racovitza, notre zoologue, souffrirent beaucoup, le second surtout, du mal de mer. Ils n'en employaient pas moins vaillamment leurs heures valides à aménager les laboratoires, qui finirent par prendre, dans leur exigüité, un air confortable et sérieux tout à fait propre à faire bien augurer de l'avenir.

Une expédition antarctique ne saurait débiter autrement que par une traversée de la zone torride. On pouvait voir les futurs explorateurs de la banquise, en attendant d'avoir des glaçons plein la barbe, s'éponger consciencieusement, accablés par la chaleur, en dépit de leurs sommaires costumes blancs et de leurs chapeaux de paille.

Les moments gais de la journée étaient ceux des repas qui nous réunissaient autour de la table du carré. Partie de sujets scientifiques ou plaisants, de souvenirs de voyage ou de la vie d'étudiant, presque

toujours la conversation aboutissait à l'Antarctique, le mystérieux pays de nos rêves!! Le soir, après le souper, les matelots réunis sur le gaillard d'avant chantaient tantôt de naïves mélodies scandinaves, empreintes toujours d'une teinte très douce de mélancolie, tantôt de bruyants et gais refrains flamands tout débordants de vie, joyeusement accompagnés par l'accordéon dont jouait fort bien l'un d'entre eux. Nous les écoutions en faisant les cent pas sur la dunette, en manière de promenade de digestion, ou bien assis sur la passerelle. A 8 heures, la musique cessait, le changement de quart s'effectuait et tout rentrait dans le calme.

Le 6 octobre, le passage de la Ligne fut fêté avec tout le cérémonial burlesque du temps jadis. Nombreux étaient, à bord de la *Belgica*, ceux qui n'avaient jamais encore franchi l'Equateur. Tous se prêtèrent de bonne grâce au baptême traditionnel. Une distribution de vin et de tabac aux hommes, un concert, une audition du phonographe complétèrent la fête. Ce fut un tableau bien original qu'offrit l'équipage groupé autour du cornet, écoutant avec une attention ardente et enfantine, s'esclaffant bruyamment, avec des bourrades mutuelles, aux drôleries enregistrées par l'instrument qui les répétait de sa voix nasillarde.

Nous fîmes ainsi notre entrée dans l'hémisphère austral.

... Tout en naviguant sous le soleil ardent des tropiques, nous préparions l'hivernage prévu<sup>1</sup>. Nous opérions un triage des vivres, classant les caisses et les marquant d'un H et d'un numéro d'ordre en rapport avec la valeur nutritive des aliments qu'elles contenaient; les premiers numéros désignaient les objets et denrées les plus indispensables, afin que, si le temps venait à nous manquer pour tout débarquer, nous ne fussions au moins pas privés du strict nécessaire. Sur le pont brûlant étaient étalés, comme par une antithèse préméditée, des couvertures, des bottes, des mocassins, des fourrures.

... La réception que l'on nous fit à Rio de Janeiro, le 22 octobre, restera à jamais dans mon souvenir. Je remplirais un chapitre entier rien qu'à résumer les nombreuses et touchantes marques de sympathie dont les membres de l'Expédition furent l'objet durant les huit jours de l'escale, aussi bien de la part des autorités, de la population et du monde savant brésiliens que de la colonie belge tout entière.

Le Ministre de Belgique, comte van den Steen de Jehay, prit la peine de nous accompagner dans toutes nos courses et démarches, et, mettant le comble à son amabilité, il nous invita à passer deux jours dans sa résidence de Pétrópolis où il réunit à sa table, en notre honneur, les ministres et chargés d'affaires étrangers ainsi que le commodore anglais. Le docteur Moraes, Président de la République, nous accorda une audience privée. L'*Institut d'Histoire et de Géographie* nous admit au nombre de ses membres, il nous reçut en une séance extraordinaire et nous exprima en d'inoubliables termes les vœux les plus ardents pour le succès de notre entreprise. En réponse aux vibrants discours qu'on nous tint à cette séance, je dis à la fois la

confusion dans laquelle nous jetait une réception aussi chaleureuse, alors que nous n'avions rien accompli encore de notre mission, et les remerciements sincères qui étaient dans nos cœurs avec la volonté fermement arrêtée de tout tenter pour nous rendre dignes de l'intérêt qu'on nous portait.

Les marques de sympathie ne se bornèrent pas là : les arsenaux de la Marine de l'État furent mis à notre entière disposition, et nos compatriotes allèrent jusqu'à vouloir solder de leurs deniers toutes les petites dépenses que l'Expédition avait été forcée de faire, et dont le total s'élevait à environ deux mille francs.

Presque tous les Belges habitant Rio de Janeiro vinrent à bord et m'exprimèrent la joie qu'ils ressentaient à voir flotter à la corne le pavillon national. Quelques-uns étaient tout heureux de parler wallon ou flamand avec nos hommes : la *Belgica* était pour eux comme un coin de la patrie retrouvé.

Cependant, le samedi 30 octobre, il fallut partir. La *Belgica* fut escortée par trois petits vapeurs pavoisés : celui de la Compagnie du Gaz (compagnie belge), à bord duquel se trouvait le Ministre de Belgique et quelques membres de la colonie belge, un autre monté par notre compatriote M. Cruls, l'éminent directeur de l'Observatoire, enfin un vapeur de l'État. Nous étions sous petit pavois, les couleurs brésiliennes au grand mât. Tous les vaisseaux de guerre

mouillés sur rade nous saluèrent au passage et hissèrent des signaux nous souhaitant bon succès. A bord du cuirassé anglais *Retribution* le commandant et son état-major, alignés sur le pont arrière, donnèrent eux-

1. Mon plan primitif était de consacrer la première année à une reconnaissance dans la mer de Georges IV où Weddell avait atteint le 74° parallèle, de faire voile ensuite vers la Terre Victoria et d'y hiverner avec trois de mes compagnons, tandis que la *Belgica* irait se réapprovisionner à Melbourne. On verra par la suite que les circonstances nous conduisirent à changer singulièrement ce programme.



M. ARCTOWSKI. — DESSIN DE MIGNON.

mêmes le signal des vivats à l'équipage rangé à l'avant et massé dans les haubans, face à la *Belgica*, tandis que l'homme de garde présentait les armes. Sur le Fort Villegagnon, devant lequel nous passâmes, une musique militaire joua la *Brabançonne*... L'accueil fait au petit bâtiment belge à Rio est une preuve éclatante de l'utilité qu'il y aurait pour notre pays à posséder, non pas une flotte de cuirassés coûteux, mais une flottille de yachts qui, chargés de missions scientifiques ou commerciales, iraient montrer le pavillon national dans les différents ports du monde. On ne sépare pas très nettement, au loin, notre nationalité de celle de nos voisins; et, si l'on connaît Anvers, on n'est pas toujours très au fait de notre existence propre, modeste par le territoire, mais si importante par l'industrie et le commerce. Deux ou trois bâtiments très actifs suffiraient à cette tâche, et il faudrait peu de temps pour rendre sensible l'efficacité de leurs pacifiques croisières.

Notre traversée jusqu'à Punta-Arenas devant encore durer plusieurs semaines, Racovitza, celui de nos compagnons que le mal de mer avait le plus éprouvé, nous avait quittés à Rio. Il avait pris passage sur un paquebot rapide qui le conduisit en six jours dans le détroit de Magellan où il put, en nous attendant, se livrer à des études zoologiques et botaniques. En revanche, nous avions embarqué le D<sup>r</sup> Cook, dont j'ai déjà raconté l'engagement et avec lequel je n'avais jusque là échangé que quelques mots — par câble. Dès le premier abord il nous produisit une excellente impression. Pour une expédition comme la nôtre, le choix des compagnons de voyage est un point de la plus haute importance — surtout le choix du médecin. Non seulement il faut un praticien habile; mais il est indispensable qu'il soit doué d'un caractère particulièrement bon. Ses devoirs professionnels n'absorbant qu'une faible partie de son temps, il doit savoir employer utilement ses loisirs, sans quoi son oisiveté deviendrait un danger pour la bonne entente générale. Guidé en quelque sorte par le hasard, j'ai eu la main heureuse. Cook est un charmant camarade, serviable, actif et ingénieux. Il rendra à l'Expédition, comme médecin, d'inappréciables services et il prendra une part importante à nos travaux scientifiques. Il a 32 ans, et c'est le doyen d'âge du carré.

... Du 11 au 14 novembre, escale à Montevideo. Un compatriote rencontré là, M. Huysmans, me conduit au marché, qui est fort beau, spacieux et bien approvisionné. Pendant deux heures nous y marchandons des légumes, des fruits, de la volaille, de la viande et du poisson, afin de reposer l'équipage des conserves.

Cette promenade me remet en mémoire une première visite que je fis, il y a quelque dix ans, à ce même marché de Montevideo. J'étais alors simple matelot à bord d'un voilier anglais, parti d'Anvers pour San Francisco et que les fortunes de la mer avaient, après six mois de pénible navigation, amené désemparé à Montevideo où il fut condamné, c'est-à-dire délaissé à ses assureurs, puis vendu. Le navire avait été déchargé et nous n'étions plus à bord que 4 ou 5 hommes, les autres ayant déserté ou ayant été licenciés à leur demande. Tous les jours nous conduisions le capitaine à terre dans une des embarcations du bord. Un jour, un samedi, si ma mémoire est fidèle, au lieu de nous renvoyer immédiatement en nous désignant l'heure à laquelle il désirait que nous vinssions le chercher, le capitaine ordonna aux autres hommes de l'attendre et me demanda de l'accompagner au marché. Ne m'attendant pas à cette promenade sur « le plancher des vaches », j'étais nu-pieds, n'ayant d'ailleurs pour tout vêtement qu'une chemise de flanelle et un pantalon de toile. Et c'est dans ce simple appareil que j'allai pour la première fois au marché de Montevideo et que j'en revins tenant dans chaque main une dinde vivante qui se débattait.

Aujourd'hui aussi j'ai acheté des dindes, mais ce n'est plus moi qui les porterai à bord. Dix années ont passé sur ma tête et, de simple matelot anglais, je suis devenu le chef d'une expédition belge. En suis-je plus



LE LIEUTENANT LECOINTE. — DESSIN DE MIGNON.



LE DOCTEUR COOK. — D'APRÈS UNE PHOTOGRAPHIE.

heureux ? Non sans doute. Autrefois c'était une vie rude, toute pliée sous une obéissance passive, mais j'avais vingt ans, j'étais insouciant, confiant dans l'avenir. L'avenir rêvé déjà alors, c'est le présent d'aujourd'hui. Mais quelle réalité atteignit jamais au doux éclat des rêves ! Je ne relève plus que de moi-même, et pourtant il me faut obéir encore, obéir aux obligations, aux responsabilités de tous genres qui pèsent sur moi... C'était plus facile autrefois.

Je me proposais de quitter Montevideo le 13 à la première heure, quand un incident nous causa un retard de vingt-quatre heures : je fus obligé de congédier le cuisinier pour manquement grave à la discipline et je trouvai difficilement à le remplacer chez un « marchand d'hommes » du port.

Le *Razon*, un grand journal local, publia ce jour-là un long article sur l'Expédition. En terminant, il relata le débarquement du coq de la façon suivante : « Nous apprenons que le cuisinier renonce à l'honneur d'accompagner M. de Gerlache. Nous ne savons si celui-ci a trouvé un remplaçant, mais il y aurait lieu de faire une annonce ainsi conçue : *Cuisinier*. — On demande un cuisinier pour le Pôle Sud ; on n'est pas exigeant sur les aptitudes culinaires, mais il devra cependant savoir accommoder le cachalot et le phoque ; au surplus il ne devra pas être frileux. Il sera libre tous les dimanches. » Un cuisinier suédois fut engagé. Il tomba malade le lendemain du départ et dut être débarqué par la suite à Punta-Arenas.

Le 14, puis le 15, nous faisons des tours d'horizon pour régler les compas. Le 17, nous voyons les premiers albatros ; le surlendemain, les premiers manchots. Les soirées sont délicieuses. Le soleil se couche de plus en plus tard et y met une coquetterie dont le spectacle nous ravit toujours. Au ciel d'un bleu profond pas un nuage, et dans l'air une brise légère qui rafraîchit la température. Les albatros noirs et blancs sont de plus en plus nombreux. Sur la mer, de grandes algues ondulent aux caprices des vagues.

Les aurores et les crépuscules, très longs maintenant, font défiler devant nos yeux éblouis toute la magie des couleurs, tout l'orient des plus belles nacres. Avant de descendre sous l'horizon, le soleil revêt des formes étranges : tour à tour il présente l'aspect d'un champignon, puis d'une enclume, enfin d'une cuvette. Quand il a disparu, le ciel se colore, un reflet d'or l'illumine longtemps encore et ce n'est que très, très lentement qu'il s'assombrit assez pour que la clarté des étoiles soit distincte. A l'avant, la Croix du Sud se dessine, moins « ardente » que ne l'a proclamé le poète ; dans l'Est, scintillent plus brillantes Sirius, Canopus et Procyon, sollicitant nos rêveries vers ces mystérieux pays de l'extrême Sud où leur éclat sera, pendant de longs mois, la seule joie de nos yeux.

Le 26 novembre cependant, le temps se gâte. Le lendemain, une forte tempête du Sud-Ouest s'abat sur nous. La mer est démontée. Je dois recourir au filage de l'huile pour tempérer autour de nous l'action des flots. La *Belgica* se comporte à merveille, mais vers dix heures du soir le vent souffle avec une telle violence, la mer est si grosse que je vais me résoudre à fuir devant le temps et à chercher l'abri des Falkland, ce qui nous fera perdre plusieurs jours. Heureusement la brise mollit soudain, le temps devient plus maniable, le ciel s'entr'ouvre et la première constellation qui se montre est la Croix du Sud. Sans être superstitieux, ne puis-je y voir un heureux présage ? Le 29, à cinq heures du matin, nous apercevons le cap des Vierges et, à midi, nous embouquons dans le détroit de Magellan.

(A suivre.)

A. DE GERLACHE.



PASSAGE DE LA LIGNE. — DESSIN DE A. CACHEUX.



INDIENS ONAS D'HABERTON PARTANT POUR LA CHASSE. — DESSIN DE A. CACHEUX.

## QUINZE MOIS DANS L'ANTARCTIQUE<sup>1</sup>

(LE PREMIER HIVERNAGE DANS LA BANQUISE AUSTRALE)

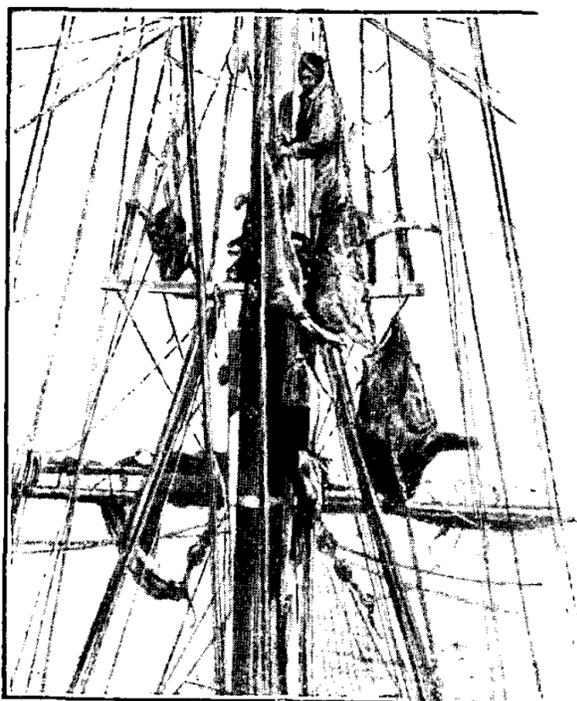
PAR M. ADRIEN DE GERLACHE,

COMMANDANT DE LA *Belgica* ET CHEF DE L'EXPÉDITION ANTARCTIQUE BELGE

### II

#### DANS LES CANAUX DE LA TERRE DE FEU.

Punta-Arenas, la ville la plus méridionale du monde et celle où l'on boit le plus. — « El cuerpo de bomberos ». — Composition définitive du personnel de l'Expédition au départ de Punta-Arenas. — Ushuaïa et le Révérend Thomas Bridges. — La Fête de Noël. — Échouage dans le canal de Beagle : la *Belgica* en perdition. — Haberton et les Onas. — Dernière relâche à l'île des États.



LE GARDE-MANGER  
DESSIN D'OULEVAY.

**L**E 1<sup>er</sup> décembre, à quatre heures du soir, nous mouillons devant Punta-Arenas.

Le capitaine du port vient immédiatement nous donner la libre pratique. M. Curtze, notre correspondant, et notre camarade Racovitza montent aussitôt à bord. Celui-ci, qui nous avait quittés à Rio en assez triste état, est maintenant en florissante santé ; quatre semaines de la vie de gaucho l'ont rendu méconnaissable ; il a fort bon air avec son puncho, ses hautes bottes et son grand chapeau mou qui fait ici ses derniers beaux jours. Au surplus il est enchanté de l'emploi de son temps. Pendant sa traversée à bord de l'*Oravia*, il a eu la bonne fortune de faire la connaissance de M. Moreno, le savant fondateur et directeur du musée de La Plata, arbitre argentin dans la question délicate et épineuse, depuis si longtemps en litige, de la délimitation des frontières chilo-argentines. Dès leur arrivée, ils ont organisé une caravane pour se diriger vers la Cordillère des Andes. Racovitza a ainsi voyagé vingt jours avec ce distingué compagnon, vivant de la vie de « campo ». De cette excursion et d'une autre de six jours entreprise vers Port-Famine, l'ancienne colonie, il a rapporté des échantillons intéressants de la faune et de la flore magellaniques.

Punta-Arenas est la capitale des territoires chiliens de Patagonie et de la Terre de Feu, désignés officiellement sous la dénomination de Colonie de Magellan. Son nom de Punta-Arenas, en anglais Sandy Point, lui vient de la pointe de sable qui s'avance vers le Nord du mouillage

1. *Suite.* — Voyez p. 313.

jusqu'à une distance d'un demi-mille. L'histoire de ce coin de terre — depuis la première tentative d'établissement qu'y fit, en 1582, le célèbre navigateur espagnol Sarmiento de Gamboa — abonde en péripéties dont la dernière date de 1877. Punta-Arenas était alors une colonie pénale où les forçats et leurs gardiens traînaient une existence misérable — si misérable qu'enfin tous se révoltèrent, les soldats d'accord avec les galériens. Les rebelles s'emparèrent de la ville, mutilèrent le commandant de la garnison, le mirent à mort et lui tranchèrent la tête qu'ils attachèrent sur la porte de la prison. Puis ils pillèrent. Mais, trois jours après, l'apparition d'un navire de guerre chilien les mit en fuite. Les mutins commirent l'imprudence de charger une quarantaine de chevaux dont ils disposaient de leur butin, inutile bric à brac, sans songer à prendre des vivres. Après avoir successivement tué tous les chevaux pour subsister, ils périrent jusqu'au dernier dans le terrible désert patagon.

Ce drame allait avoir, sur l'avenir de Punta-Arenas, la plus heureuse répercussion : la ville se trouva du coup débarrassée de la prison, qui ne fut pas rétablie, et de la triste population qui la gangrenait. Plus rien désormais ne s'opposait à sa prospérité. Le gouvernement transforma le pénitencier en une colonie agricole.

Pour tenter les colons, il leur accordait le passage, remboursable à longue échéance et sans intérêts ; comme base d'établissement, il leur donnait en outre un terrain propre à la culture, les ustensiles nécessaires, plus quatre vaches à lait, un bœuf, deux chevaux et les matériaux pour bâtir une cabane. Des émigrés de tous les pays du monde civilisé répondirent à cet appel et la colonie ne tarda pas à prospérer. Quatre ans plus tard, la population était montée de 195 à 800 âmes. Et, lors de notre passage, elle s'élevait à 4500 environ.

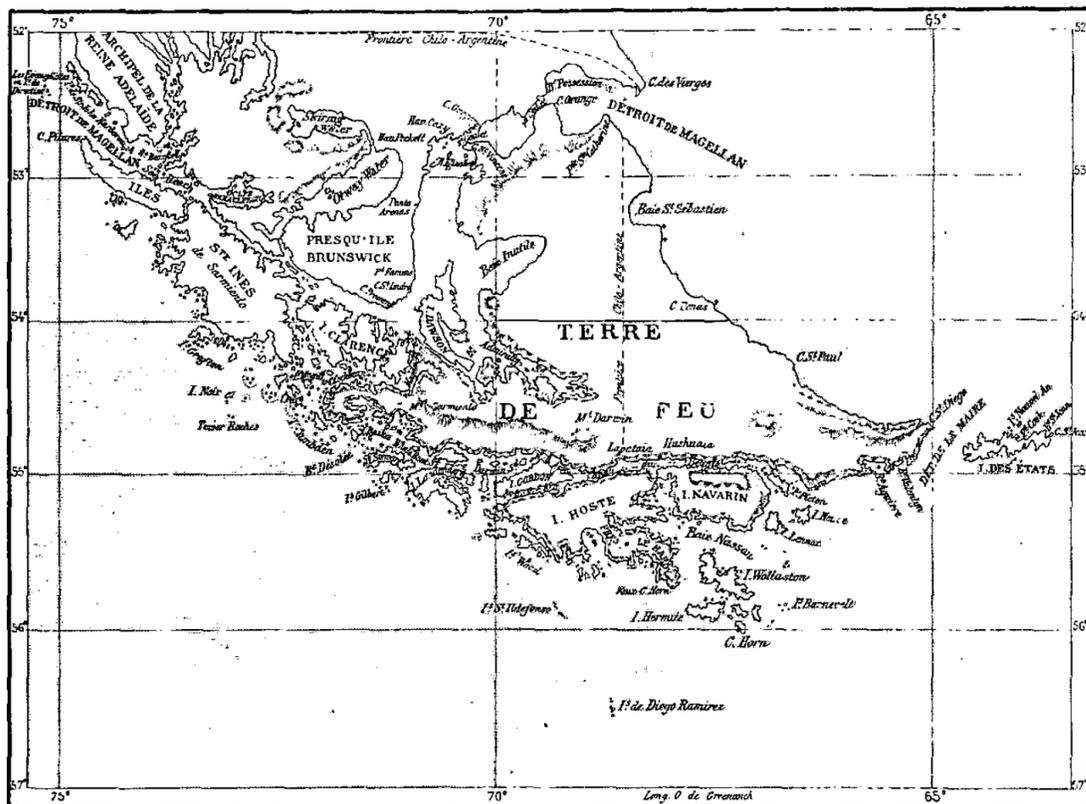
Punta-Arenas, port franc où l'on trouve tout à peu près aux prix d'Europe, est maintenant tout indiqué comme dernière relâche pour les navires qui se proposent d'explorer la partie de la zone antarctique située au Sud du cap Horn. La plupart des habitants font le menu commerce ou exportent les peaux de guanaco et les plumes d'autruche qu'ils échangent contre des produits européens, dont le principal est malheureusement l'alcool, avec les derniers Patagons Tehuelches.

Depuis qu'un Anglais, Mr Reynard, a eu l'idée de faire venir des moutons des îles Falkland et de fonder une "estancia" aux environs de Punta-Arenas, l'exemple a été suivi. L'élevage du mouton est pratiqué maintenant dans toute la Patagonie australe et même de l'autre côté du détroit, dans la partie pampéenne de la Terre de Feu. C'est à Punta-Arenas que les *estancieros* embarquent leur laine et viennent se pourvoir de ce qui leur est nécessaire. C'est encore au *pueblo* de Punta-Arenas que les prospecteurs, les chercheurs d'or, vendent les rares pépites qu'on trouve dans ces parages désolés, depuis le cap des Vierges jusqu'au cap Horn, et notamment dans le petit *arroyo del Oro*. Ils dépensent en quelques jours d'orgie la valeur de plusieurs centaines de grammes du précieux minerai qu'ils ont souvent mis plusieurs mois à recueillir.

Située au pied des Andes dont les sommets neigeux émergent d'épaisses forêts de hêtres, avec son môle,

son phare, ses maisons de bois, la petite cité patagone offre l'aspect d'un port norvégien.

Il serait exagéré de prétendre que c'est une belle ville. Ses rues, non pavées, sont distribuées symétriquement, selon le système des *cuadras*, et bordées de maisons recouvertes de tôle ondulée, occupées presque toutes par des magasins. Comme toutes les villes hispano-américaines, Punta-Arenas a une place ou square public où se dresse le Palais du Gouvernement, assez beau monument à un étage construit en briques et en pierres. Sur la même place se trouve le dernier vestige des premiers jours de la colonie, l'ancienne résidence officielle, affreuse bâtisse en bois, dont le toit, couvert primitivement de



CARTE DE LA TERRE DE FEU.

tuiles, a été curieusement rapiécé avec de la tôle, des ardoises, des planches, voire même du chaume, ce qui donne à cette bicoque un air aussi lamentable que pittoresque. C'est là qu'est installé maintenant le poste de police.

Devant beaucoup de maisons s'étendent des plate-bandes de fleurs, et presque toutes les fenêtres sont ornées de pots de fuchsias ou de géraniums obtenus à grand peine.

Punta-Arenas possède plusieurs hôtels dont l'un, tenu par une Française de Marseille, M<sup>me</sup> Euphrasie Dufour, eut l'honneur de nous héberger.

Une des curiosités locales est le corps des pompiers : *Cuerpo de Bomberos*. Cette institution est organisée par les habitants ; les membres sont des marchands, des estancieros ou des fonctionnaires, tous volontaires. Ils possèdent un beau matériel et un local spacieux qui, dès le jour de notre arrivée, fut mis gracieusement à notre disposition. C'est une habitation bâtie sur le modèle des anciennes maisons coloniales américaines, à façade peinte en rouge et décorée de piliers. Les « salons » de ce poste sont les lieux de réunion de messieurs les pompiers, qui viennent tous les soirs y jouer, y perdre ou y gagner au baccarat plusieurs milliers de piastres, tout en ... pompant un nombre incalculable de verres de bière ou d'autres boissons..., si bien que, lorsque survient un sinistre nocturne, nos clubmen sont parfois incapables de ... pomper pour le bon motif. Punta-Arenas est d'ailleurs l'une des villes du monde où l'on boit le plus. Le nombre de barriques et de bouteilles de vin et de liqueurs qui y sont importées chaque année est considérable. Vides, les barriques sont employées dans les fonderies de graisse de mouton. Quant aux bouteilles, on en a trouvé un emploi bien plus original : elles tiennent lieu de briques et on en construit des maisons.

Fonctionnaires, colons, officiers du stationnaire chilien *Magellanes*, s'ingénierent à l'envi à nous rendre agréable notre relâche, prolongée par les difficultés de l'embarquement des briquettes, expédiées de Belgique, et qui m'avaient attendu sur un ponton. Le deuxième dimanche nous fûmes invités à un grand pique-nique. Nous étions peut-être soixante en tout et cependant dix-neuf nationalités se trouvaient représentées dans notre société. Un Suisse, ancien officier de l'armée russe, était notre amphitryon. Combien il aurait été intéressant d'entendre tous ces gens raconter leur roman vécu ! J'étais assis à côté d'un millionnaire de la Terre de Feu, qui possède une estancia de 100 000 moutons et entretient des carabiniers auxquels il alloue une livre sterling par scalp de « chien sauvage » : on traite ainsi les malheureux Indiens dans le monde des affaires.

La fin de notre séjour à Punta-Arenas fut marquée malheureusement par un incident déplorable. Des actes d'indiscipline s'étant produits à bord, je dus débarquer quatre hommes.

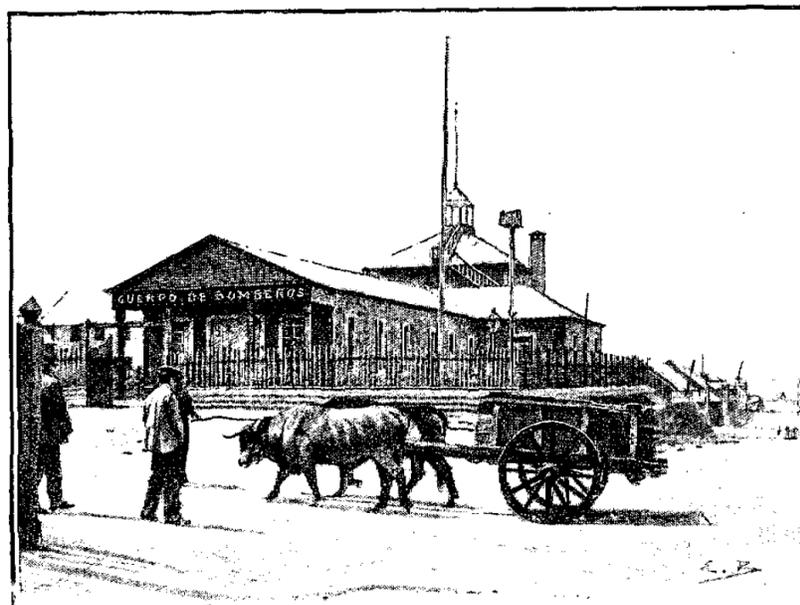
Comme, d'autre part, le cuisinier suédois, embauché à Rio, était toujours malade, je renonçai également à ses services et ne trouvai pas à le remplacer. Ainsi, nous n'étions plus à bord de la *Belgica*, que dix-neuf, dont huit matelots, et le personnel de l'Expédition était définitivement composé comme suit :

Adrien de Gerlache de Gomery, né à Hasselt, le 2 août 1866, capitaine de la *Belgica* et chef de l'Expédition ; — Georges Lecointe, né à Anvers, le 29 avril 1869, second de la *Belgica* et commandant en second de l'Expédition ; — Henryk Artowski, né à Varsovie (Pologne), le 15 juillet 1871, géologue, océanographe et météorologiste ; — Frédéric Cook, de Brooklyn, médecin et photographe ; — Emile Danco, né à Malines, le 27 novembre 1869, chargé des observations relatives à la physique

du globe ; — Emile-G. Racovitz, né à Jassy (Roumanie), le 15 novembre 1868, zoologue et botaniste ; — Roald Amundsen, né à Borje (Norvège), le 16 juillet 1872, second lieutenant ; — Jules Melaerts, né à Bruxelles, le 21 juin 1876, troisième lieutenant ; — Antoine Dobrowolski, né à Dworchowitzé (Pologne), le 6 juin 1872, assistant météorologiste ; — Henri Somers, né à Lille, le 21 février 1863, premier mécanicien ;



UNE RUE DE PUNTA ARENAS. — DESSIN DE BOUDIER.



LE POSTE D'« EL CUERPO DE BOMBEROS » À PUNTA ARENAS.  
DESSIN DE BOUDIER.

— Max Van Rysselberghe, né à Ixelles, le 19 décembre 1878, second mécanicien; — Louis Michotte, né à Bruxelles, le 6 novembre 1868, maître d'hôtel; — Adam Tollefsen, né à Hakestad (Norvège), le 3 mars 1866, matelot; — Ludvig-Hjalmar Johansen, né à Moss (Norvège), le 25 février 1872, matelot; — Engelret Knudsen, né à Porsgrund (Norvège), le 26 février 1876, matelot; — Gustave-Gaston Dufour, né à Mons, le 12 décembre 1876, matelot; — Jean Van Mirlo, né à Anvers, le 12 juillet 1877, matelot; — Auguste Wiencke, né à Christiania (Norvège), le 22 août 1877, matelot; — Johan Koren, né à Fredrikstad (Norvège), le 4 octobre 1879, matelot.

L'aîné de tous, le mécanicien Somers, a trente-quatre ans. La moyenne d'âge de l'état-major est de vingt-six ans; celle de l'équipage, de vingt-cinq ans.

Cet équipage, réduit, comme on vient de le voir, à huit hommes, est absolument insuffisant pour le voyage que nous devons entreprendre. D'autre part, nous sommes déjà en retard et nous devons encore faire un crochet pour aller achever de remplir nos soutes à charbon à Lapataïa, dans le canal de Beagle, où le gouvernement argentin possède un dépôt dans lequel il nous a généreusement invités à puiser. Il me paraît désormais impossible d'atteindre la Terre Victoria cette année. Nous nous bornerons donc cette saison à visiter la Terre de Graham et la Mer de Georges IV, puis nous nous dirigerons vers l'Australie où nous pourrions arriver en mai, afin d'y passer la mauvaise saison australe; l'année suivante nous gagnerons la Mer de Ross... Ce second programme devait d'ailleurs avoir le même sort que le premier.

Le 14 décembre, nous appareillons par un temps brumeux. A midi, nous entrons dans le Magdalena Sound. Le soir, nous mouillons dans une charmante découpure de la côte de l'île Clarence: Hope Harfour.

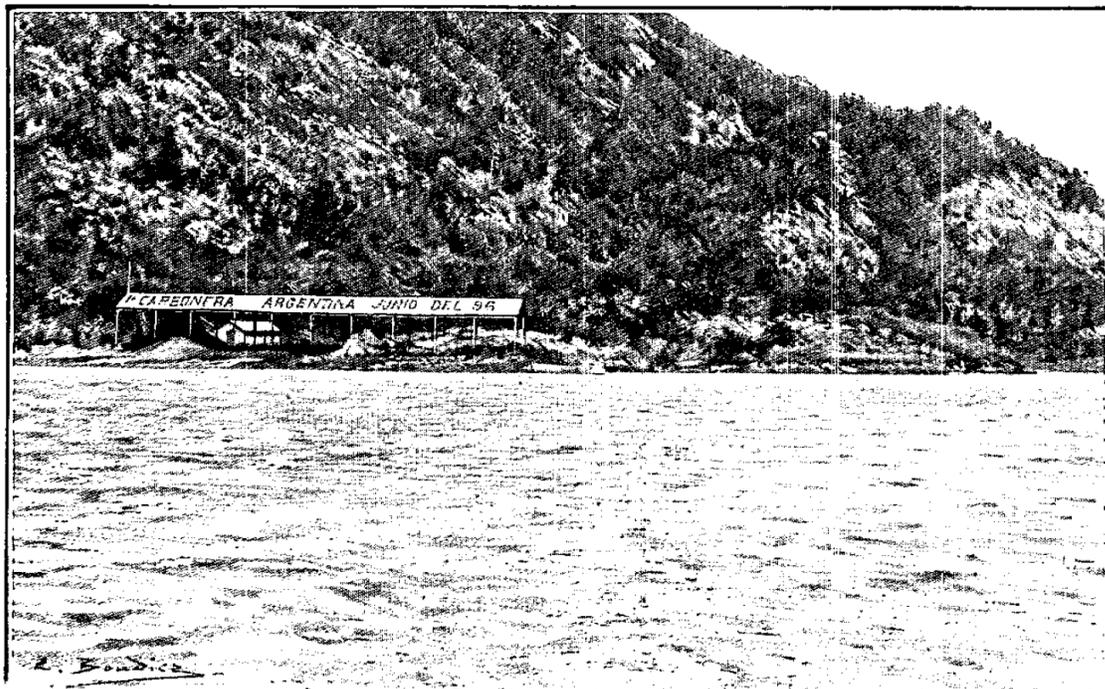
Comme il n'y a dans ces parages, d'ailleurs peu fréquentés, ni phares, ni balises, la navigation nocturne y est impossible. Nous devons donc procéder par étapes et choisir chaque jour un bon mouillage pour la nuit. Si le lieu est intéressant, nous y demeurons une partie de la journée du lendemain, afin de permettre à Racovitza d'herboriser, à Arctowski d'explorer les glaciers.

Les rafales sont fréquentes et brusques. Alors que tout est calme, le ciel et l'eau, sans un souffle, sans un frémissement, soudain un grondement sourd semble partir du haut des montagnes, dévalant sur leurs flancs avec un bruit d'avalanche. Un sifflement strident passe dans nos vergues. Le navire se couche littéralement sur l'eau. Puis, après quelques minutes à peine, il se relève: tout est redevenu serein.

Nous naviguons entre d'innombrables îlots et récifs qui ne figurent pas sur la carte; et cependant, si imparfaite que soit celle-ci, ces parages sont si difficiles que nous sommes saisis d'admiration pour les marins qui l'ont dressée et qui ne disposaient que de bâtiments à voiles. Le 21 décembre enfin, nous arrivons à huit heures du soir devant la presqu'île d'Ushuaïa; nous contourons le chapelet d'îles qui gisent dans le Sud-Est, et à dix heures et demie l'ancre tombe dans la baie par dix mètres d'eau.

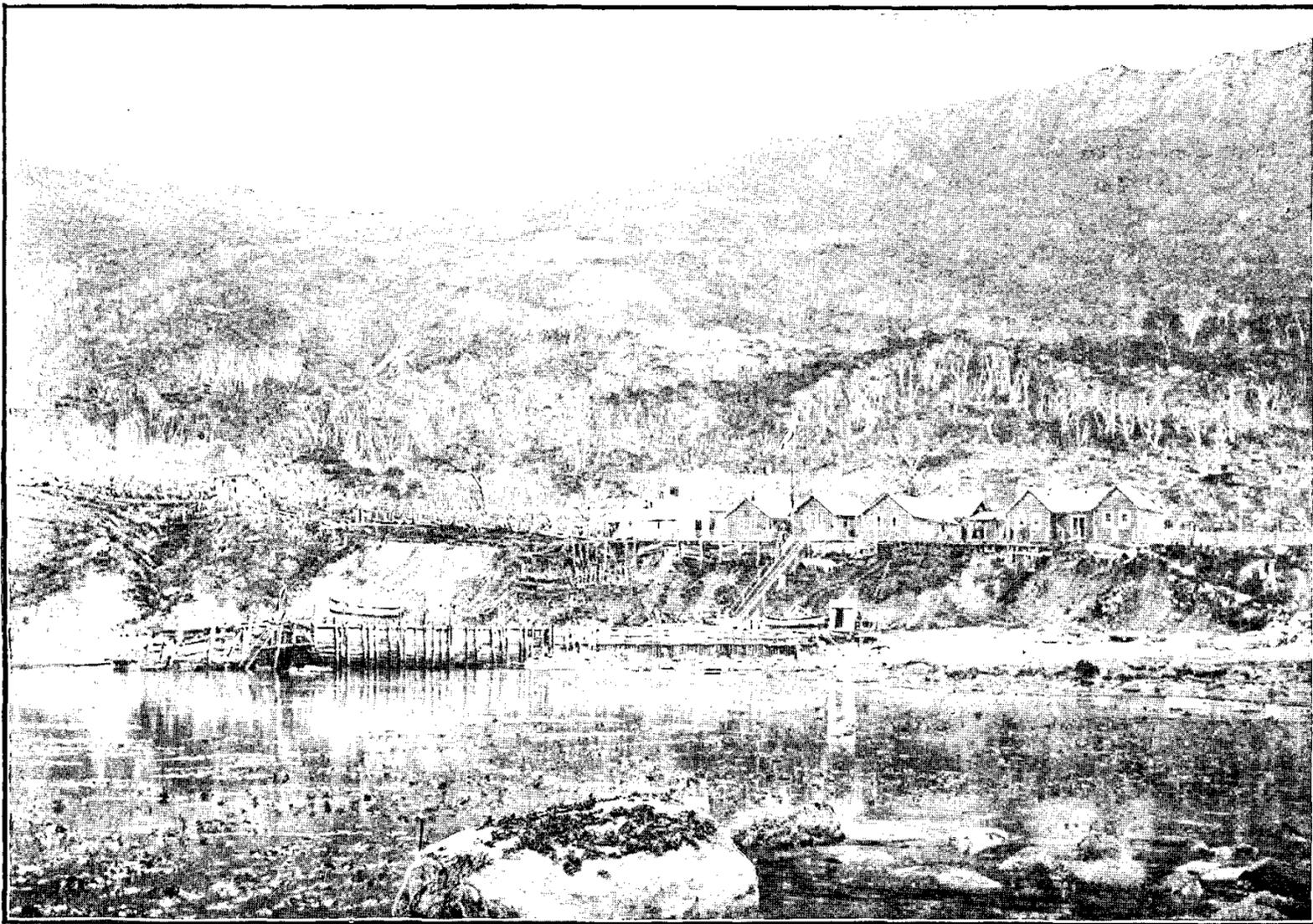
Ushuaïa, qui dispute à Punta-Arenas l'honneur d'être la ville la plus méridionale du monde, n'est, en dépit de son titre officiel de capitale de la Terre de Feu Argentine, qu'une simple bourgade. Ses débuts

furent presque aussi tragiques que ceux de Punta-Arenas. Ce n'est qu'après un désastre et de nombreuses difficultés secondaires que la *South America Missionary Society* parvint à s'établir à Ushuaïa, en 1862. L'année suivante, elle confiait la direction de ce poste au Révérend Thomas Bridges, à qui elle donnait pour coadjuteur John Lawrence. L'histoire d'Ushuaïa se confond dès lors avec celle de ces deux hommes. Dès le début de l'établissement de la mission, quelques Indiens, surtout des Yaghans, vinrent se grouper autour des Révérends. Tom Bridges était un homme éminemment pratique. Il n'entraît guère dans ses idées



DÉPÔT DE CHARBON DE LA MARINE ARGENTINE À LAPATAÏA. — DESSIN DE BOUDIER.

de vivre de la vie des Yaghans, de souffrir leurs peines, de partager leurs rares joies. Il ne comprenait pas l'évangélisation comme la pratiquent d'autres missionnaires, dans un esprit d'entière abnégation. Le soin de sa fortune et de sa prospérité terrestre ne lui paraissait nullement incompatible avec celui de son bonheur



LA SOUS-PRÉFECTURE DE SAINT-JEAN (SAN JUAN DEL SALVAMENTO). — D'APRÈS UNE PHOTOGRAPHIE.

éternel. En échange de leur nourriture, les Indiens de la mission travaillaient à la ferme, soignaient les bestiaux et les moutons, sans que jamais ils pussent prétendre, même après des années de véritable servitude, à devenir eux-mêmes propriétaires ou à entrer pour une part quelconque dans les bénéfices que donnait l'exploitation.

Depuis près de dix ans, le Révérend Bridges s'est retiré du sacerdoce pour se consacrer entièrement aux affaires. A cette époque, il se rendit à Buenos-Aires où il donna force conférences dans lesquelles il cherchait à apitoyer l'opinion publique sur le sort des malheureux Yaghans. Il obtint ainsi du gouvernement argentin une concession gratuite de vingt mille hectares de terrains situés un peu à l'Est d'Ushuaïa, à proximité de l'entrée du canal de Beagle, vers le Pacifique, dans la plus belle partie assurément de la Terre de Feu. En accordant cette concession, le but du gouvernement était évidemment de permettre aux indigènes de s'initier aux travaux de l'agriculture et à l'élevage des bestiaux. Le résultat le plus clair fut de fournir à Thomas Bridges le moyen d'acquérir une fortune considérable. Il s'est installé sur les bords d'une petite baie qui offre un des meilleurs mouillages de toute la partie australe de la Fuégie et qu'il a baptisée du nom d'Haberton, en souvenir, paraît-il, d'une petite localité anglaise où naquit sa vaillante épouse. Là, il poursuit avec les indigènes le lucratif échange de peaux de loutres et de guanacos qu'il avait instauré à Ushuaïa dès les débuts de la mission.

Le Révérend Lawrence, qui lui a succédé à Ushuaïa, paraît avoir moins d'aptitudes aux affaires. Il laissera néanmoins à ses fils une situation enviable, lorsqu'au seuil de la mission le dernier des Yaghan sera mort de phtisie : ils étaient 3 000 il y a quarante ans, il ne sont pas 200 aujourd'hui.

En 1884, le lieutenant de frégate Paz fut chargé de rechercher le point de la Terre de Feu le plus favorable à l'établissement du chef-lieu de la colonie argentine. Sur les conseils quelque peu intéressés des missionnaires anglicans qu'il visita à Ushuaïa, il choisit cet endroit, qui fut élevé ainsi du rang de *sub prefectura* à celui de *gubernation*. On n'aurait pu faire un choix moins judicieux. Séparée de la partie pampéenne du territoire, celle où l'on se livre avec fruit à l'élevage du mouton, par des montagnes élevées, Ushuaïa se trouve en réalité très isolée des estancias occupées par les blancs. Résultat : on y compte une douzaine de fonctionnaires pour une demi-douzaine d'administrés.

On nous a raconté la lamentable histoire d'un brave pharmacien allemand qui, ayant appris que le gouvernement argentin fondait une nouvelle ville à la Terre de Feu, n'hésita pas à s'expatrier, persuadé qu'en

arrivant bon premier il ferait une fortune rapide. Le pauvre homme confondait un peu l'Amérique du Sud avec l'Amérique du Nord. Arrivé à Ushuaïa plein d'enthousiasme, il ne tarda pas à perdre toutes ses illusions ; lorsque ses dernières économies furent épuisées, il ne lui resta que la ressource de s'enrôler dans l'armée pour ne pas mourir de faim. Le jour de notre arrivée, nous le vîmes en faction devant le Gouvernement.

Le 23 décembre, de bonne heure, nous quittons la baie d'Ushuaïa pour nous rendre au dépôt de charbon argentin de Lapataïa, à quelques milles plus à l'Ouest. Le docteur Cook reste avec Arctowski à la mission évangélique pour y poursuivre des études ethnographiques et anthropologiques.

A neuf heures trente, nous jetons l'ancre à une encablure d'un hangar bâti sur la côte, au fond d'une vaste baie, et sur lequel nous lisons : *I<sup>a</sup> Carbonera argentina. Junio del 96*. Ce qui nous apprend que c'est en juin de l'année précédente qu'a été installé ce dépôt.

De concert avec M. Brussotti, directeur d'une importante scierie et gardien du dépôt, nous prenons des dispositions pour procéder à l'embarquement du charbon. L'opération est difficile : nous ne disposons pour l'effectuer que d'une mauvaise allège pouvant contenir environ 50 sacs et que nous hâtons contre notre bord à l'aide d'un va-et-vient. De plus, le travail est contrarié par le mauvais temps et même fréquemment interrompu par la mauvaise tenue du fond, qui fait que nous chassons sur nos ancres à plusieurs reprises.

Le 24 décembre, vers six heures, Arctowski rentre à bord accompagné de deux Indiens qui lui ont servi de guides à travers la forêt de hêtres antarctiques qui s'étend depuis Ushuaïa. Après le souper, auquel nous avons convié les deux indigènes, nous constatons qu'un feu allumé par Arctowski sur le rivage, pour attirer notre attention, a été mal éteint et se propage dans la forêt. Immédiatement j'envoie à terre tous les hommes d'équipage, munis de seaux, sous la direction de Lecointe, avec mission d'éteindre l'incendie.

Au moment où l'ordre est donné aux hommes de se rendre à terre après une rude journée de travail, j'ai surpris quelques murmures. Ces braves gens estiment que je pourrais bien leur accorder un peu de repos pour la veillée de Noël ! Quant à moi, je suis ravi de l'incident qui me sert à souhait. Pendant toute la journée, j'avais cherché vainement un moyen d'éloigner l'équipage au début de la soirée.

Restés seuls, Amundsen et moi, nous nous hâtons de préparer la fête qui les attend à bord, au retour de la corvée imprévue. Nous descendons dans le poste de l'équipage et, après avoir recouvert de pavillons les couchettes et les tables, nous déclouons les caisses qui m'ont été remises la veille du départ d'Anvers par des amis de l'Expédition, — M<sup>me</sup> Osterrieth, le général Wauwermans, M<sup>me</sup> Ramlot, — et par ma famille,

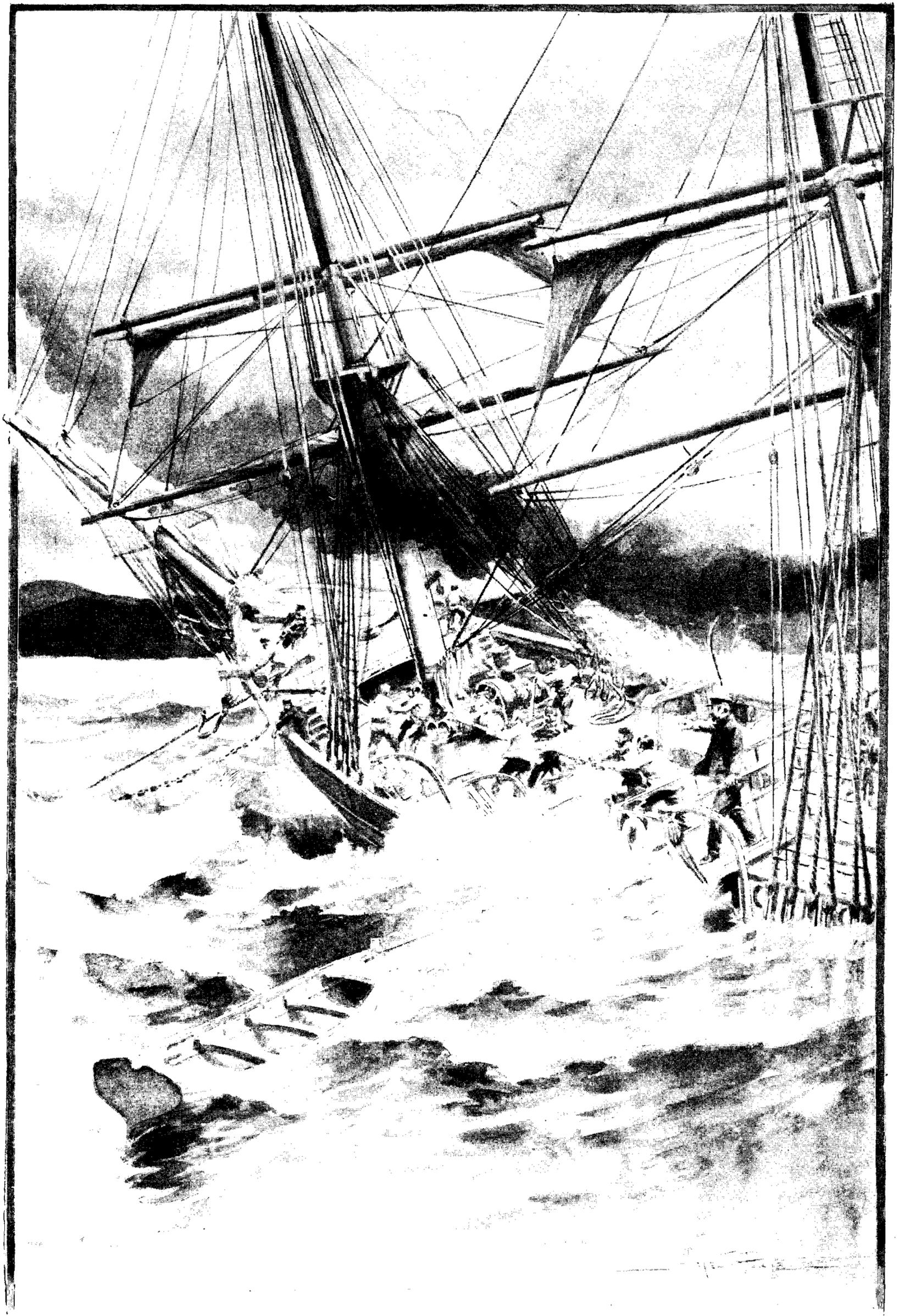
avec recommandation expresse de ne rien ouvrir avant ce jour.

Nous dressons au milieu du poste un petit arbre de Noël, puis nous disposons pour chaque homme un paquet contenant : un *aronak* et un pantalon en toile à voile, un tricot d'Islande, une paire de mitaines et un bonnet fourré offerts par l'Expédition ; puis des « surprises », des jeux de patience, des pipes, des blagues remplies de tabac, souvenirs de notre bonne fée anversoise, M<sup>me</sup> Osterrieth.



UN COIN DE FORÊT (HOPE HARBOUR, ÎLE CLARENCE). — D'APRÈS UNE PHOTOGRAPHIE.

Nous préparons ensuite les cadeaux destinés à l'état-major : des porte-crayons en argent, des cachets également en argent, surmontés des armes d'Anvers (une main coupée, avec cette devise pleine de promesses : *Audaces fortuna juvat*) ; de beaux foulards, des livres enfermés dans des couvertures de soie aux initiales



LA « BELGICA » ÉCHOIÉE DANS LE CANAL DE BEAGLE. -- DESSIN D'A. PARIS.

de chacun et choisis suivant les goûts de ceux à qui ils sont destinés. Voici *Pêcheur d'Islande* où Amundsen retrouvera un peu de lui-même dans le grand Ian ; des Balzac pour le rêveur Arctowski ; pour Danco, les merveilleux *Trois Contes* de Flaubert ; du Flaubert encore pour Lecoq ; pour Cook, évoquant la terre yankee, les *Contes extraordinaires d'Edgar Poe* ; pour Racovitza, du Zola ; pour moi enfin, l'admirable *Uilenspiegel* de Charles de Coster, qui parlera à mon cœur de la lointaine patrie, de la vieille Flandre héroïque et indomptable. Ce sont enfin, pour tout le monde, état-major et équipage, des gâteaux délicieux faits spécialement à Bruxelles, il y a trois mois, et qui semblent cuits d'hier.

Vers huit heures et demie, averti du retour de tout mon monde, je me mets au cœlophone sur lequel je joue la *Brabançonne*. L'équipage accourt et demeure ébloui à l'entrée du poste ; la stupéfaction s'étale sur ces figures rudes et naïves et la joie les illumine.

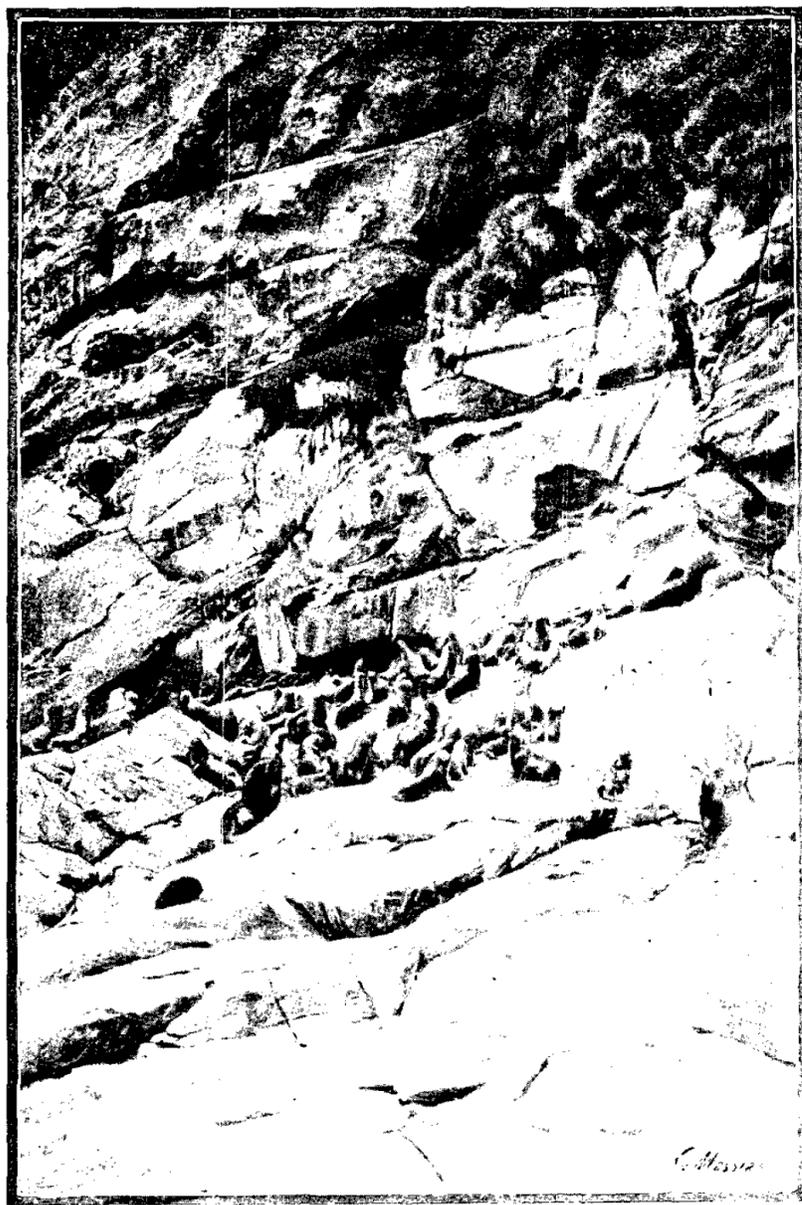
Je fais servir un grog ; puis Tollefsen et van Rysselberghe prennent la parole à tour de rôle au nom de leurs camarades norvégiens et belges pour me renouveler l'assurance de leur dévouement.

Je les remercie de ces cordiales paroles, et, les exhortant une fois de plus à la bonne entente, j'attire leur attention sur notre devise nationale qui doit être aussi celle de la *Belgica* pour que notre campagne soit fructueuse. Mes derniers mots sont couverts par des hourras en l'honneur de la Belgique.

Tout le monde est profondément ému ; les distances hiérarchiques sont bien près de s'effacer ; nous sentons si bien en ce moment que nous sommes les membres d'une même famille et que, pour vaincre, nous devons nous serrer cœur contre cœur, car l'heure des périls et des fatigues va sonner pour nous.

... L'heure des périls ! je ne croyais pourtant pas qu'elle dût sonner si tôt, si loin du but ! !

Le 30 décembre, l'embarquement du combustible étant terminé et notre approvisionnement complété à 140 tonnes, nous avons levé l'ancre, puis nous étions retournés devant Ushuaïa où le docteur Cook avait rallié le bord. Le 1<sup>er</sup> janvier 1898, à midi, nous avons définitivement fait nos adieux aux autorités de la petite



UNE ROCKERIE D'OTARIES  
PRÈS DE LA BAIE DE SAINT-JEAN, ÎLE DES ÉTATS. — DESSIN DE MASSIAS.

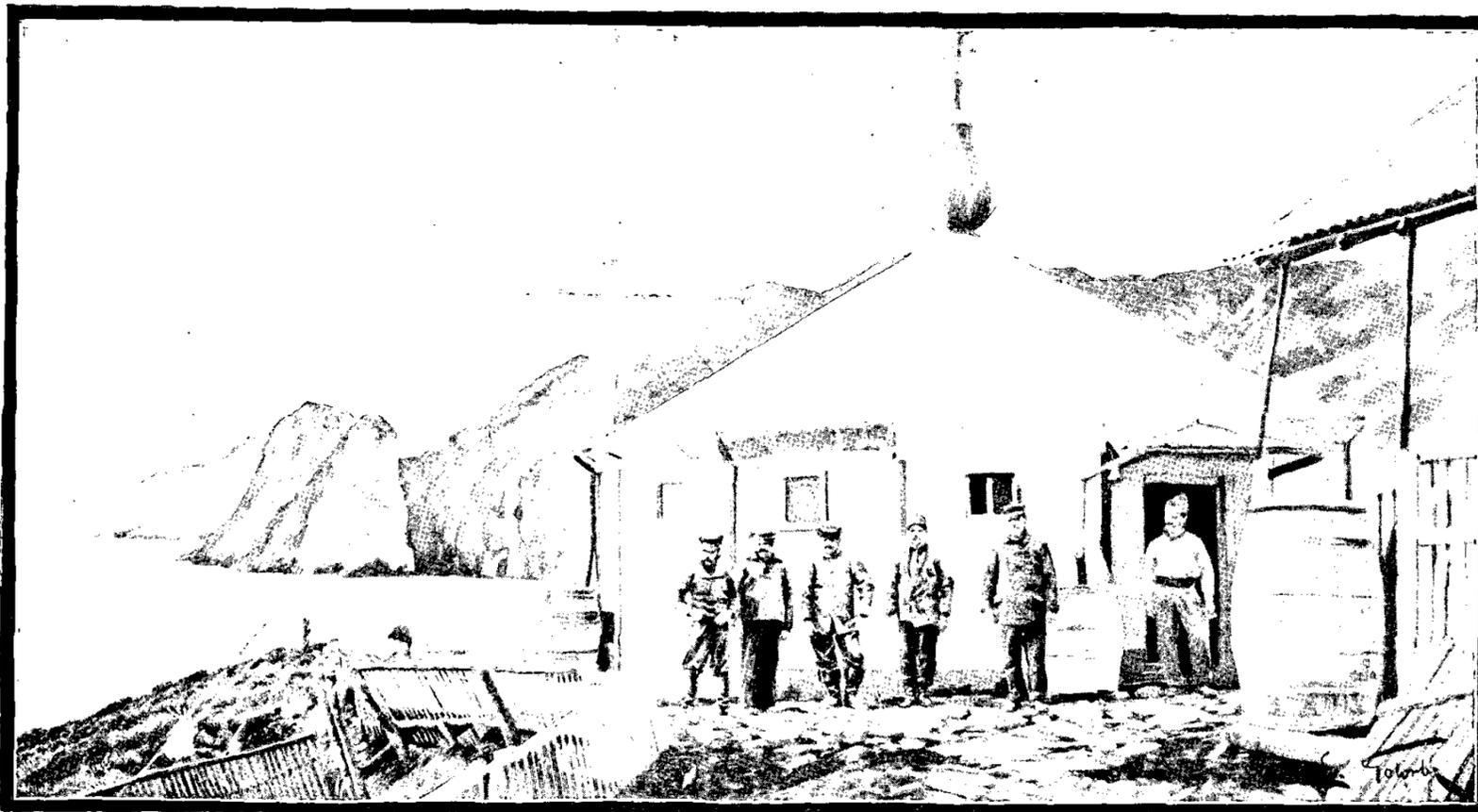
localité fuégienne, et nous nous dirigeons vers Haberton, où le Révérend Lawrence avait exprimé le désir d'être conduit auprès de son ancien collègue Bridges, et que nous n'étions nous-mêmes pas fâchés de visiter. L'administration nous avait, par la même occasion, confié le courrier d'Haberton... La *Belgica* paquebot-poste !! Dans la soirée, l'obscurité ne nous permettant plus de suivre l'alignement d'îlots qui repère la route, nous gouvernions au compas. Nous avons modéré la vitesse et Tollefsen avait été envoyé au poste de sondage.

Vers dix heures du soir, nous sondons 28 mètres. Mais, presque immédiatement après, nous apercevons par le bossoir de babord un banc de goëmons. Ces bancs signalent presque toujours un danger. Venu de deux quarts sur tribord : sondé 7 mètres. Laissé la barre à bord pour venir davantage sur tribord : sondé 6 mètres et touché.

Nous faisons machine en arrière à toute vitesse, mais cette manœuvre reste sans résultat. Nous stoppons, amenons un canot et sondons. La *Belgica* est échouée sur un récif très accore, couvert de 5 m. 50 d'eau environ : sans doute elle touche une pointe de roche, car son tirant d'eau n'est pas de 5 mètres. Un courant assez fort porte de l'Ouest vers le récif, sur lequel nous avons par conséquent été drossés.

Amené toutes les embarcations pour alléger un peu le navire et fait alternativement machine avant et machine arrière : ces manœuvres n'ont d'autre résultat que de nous faire pivoter légèrement. Nous stoppons donc de nouveau et nous éloignons une ancre à jet par tribord avant ; nous embraquons

l'aussière au grand treuil de pêche. Au jour naissant, vers une heure et demie, j'envoie une embarcation à terre pour observer la marche de la marée : elle descend lentement ; aussi, vers trois heures du matin, la *Belgica* s'incline-t-elle sur tribord. Mouillé immédiatement l'ancre de babord et placé en béquilles à



LE PHARE DE L'ÎLE DES ÉTATS, LE PLUS AUSTRAL DU MONDE. — D'APRÈS UNE PHOTOGRAPHIE DU DOCTEUR COOK.

tribord les vergues de perroquet. Relevé l'ancre à jet pour la mouiller aussi à babord par le travers ; l'aussière passée par un sabord à hauteur du maître-bau est raidie au treuil. La sonde accuse 4 m. 20 au maître-bau au lieu de 5 m. 50. Vers quatre heures, le fils aîné de M. Bridges arrive à bord accompagné d'Indiens Onas. Il vient nous offrir assistance.

Nous éloignons alors, au prix d'énormes difficultés, l'ancre de bossoir de tribord, à environ 70 mètres vers le large du banc (Sud-Sud-Ouest). Sur la chaîne, tout près de l'ancre, nous avons frappé une forte aussière qui sera raidie au treuil à vapeur. Le navire ne touche qu'en un point, à babord, un peu à l'avant du maître-couple et l'on peut encore espérer le dégager en faisant force sur cette ancre.

Les Onas assistent l'équipage au guindeau, mais leurs efforts combinés avec ceux du treuil restent inutiles. Nous convenons avec le fils Bridges qu'il se rendra à terre pour chercher un chaland dans lequel on jettera des briquettes afin d'alléger le bâtiment. M. Lawrence profite de l'occasion pour débarquer, ainsi que le docteur, qui voudrait visiter sans retard les campements indiens d'Haberton. Il ne croit pas au danger qui nous menace et que, moi aussi, je feins de ne pas voir.

Vers dix heures, une nouvelle embarcation arrive d'Haberton. Cette fois, c'est un canot de sauvetage que commande le capitaine Davis du brick *Phantom* de la maison Bridges. La mer sera haute vers deux heures, dit-il, mais elle marne très peu. Il n'y a donc plus guère d'espoir, puisque nous avons touché trois heures environ avant la mer haute et qu'à la marée de la nuit le navire n'a pas été renfloué.

Cependant, la *Belgica* se redresse peu à peu. Mais en même temps la brise fraîchit ; la mer se forme, courte, clapoteuse ; la carène heurte violemment la roche fatale. Nous établissons le petit hunier et les voiles auriques et simultanément on fait force sur la chaîne et l'aussière de l'ancre de tribord, tandis que la machine marche à toute vapeur. Vains efforts. La mer devient mauvaise, le navire heurte de plus en plus violemment.

En attendant l'allège que le fils Bridges est allé chercher et qui a beaucoup de peine à nous joindre, nous vidons dans la cale l'eau de nos réservoirs et nous la pompons à la vapeur.

Enfin l'allège a pu s'amarrer le long du bord. On y jette 7 à 8 tonnes de briquettes. Puis on vire encore au guindeau. Bien qu'elle soit allégée d'une trentaine de tonnes, la *Belgica* ne bouge pas. Il ne paraît plus possible de la déséchouer cette marée, et nous carguons les voiles.

M. Bridges et le capitaine du *Phantom* nous quittent avec leurs matelots et les Onas. A peine se sont-ils éloignés que la brise fraîchit encore et souffle en coup de vent. Le navire donne de la bande sur babord : comme il est clair que c'est de ce côté qu'il se couchera cette fois-ci, à marée descendante, nous y portons les béquilles et les assujettissons fortement. Mais les espars se cassent et le navire s'incline de plus en plus.

A présent la mer déferle furieusement contre la muraille de tribord ; des deux bords elle embarque.

Soulevée par les flots, la *Belgica* tressaute sur l'écueil qui, d'un moment à l'autre, peut la transpercer.

Notre pauvre petit navire est en perdition !

La *Belgica* en perdition ! Comprend-on le drame que je revis en le relatant ?

La *Belgica* perdue, c'est l'Expédition antarctique belge terminée avant d'être commencée. C'est la défaite avant le combat. Déjà, pendant cette nuit d'inutiles efforts, j'avais envisagé cette éventualité affreuse. J'avais eu la vision de la ruine totale de mon entreprise et de mes espérances. Entre deux manœuvres, j'étais entré un instant dans ma cabine pour me recueillir et là, je l'avoue, j'avais pleuré.

Je veux cependant tenter un dernier effort. Je fais établir le petit hunier ; tout le monde fait force ensuite sur le guindeau, tandis qu'au treuil à vapeur on embraque l'aussière frappée sur la chaîne. Dans la machine, la tension est poussée à sa limite et le cylindre de basse pression est utilisé comme cylindre de haute pression.

Le navire est redressé maintenant ; la marée est haute. Mais les lames, de plus en plus fortes, nous soulèvent et sans répit nous font heurter l'écueil. Soudain, sous l'action combinée des forces qui le sollicitent, le bâtiment oscille sur sa quille et prend de l'erre. C'est avec entrain que l'on continue alors à relever l'ancre de bossoir, et c'est sans regret qu'on coupe l'aussière de l'ancre à jet qui doit être abandonnée. La brise d'ouest souffle furieusement, mais la *Belgica* est sauvée.

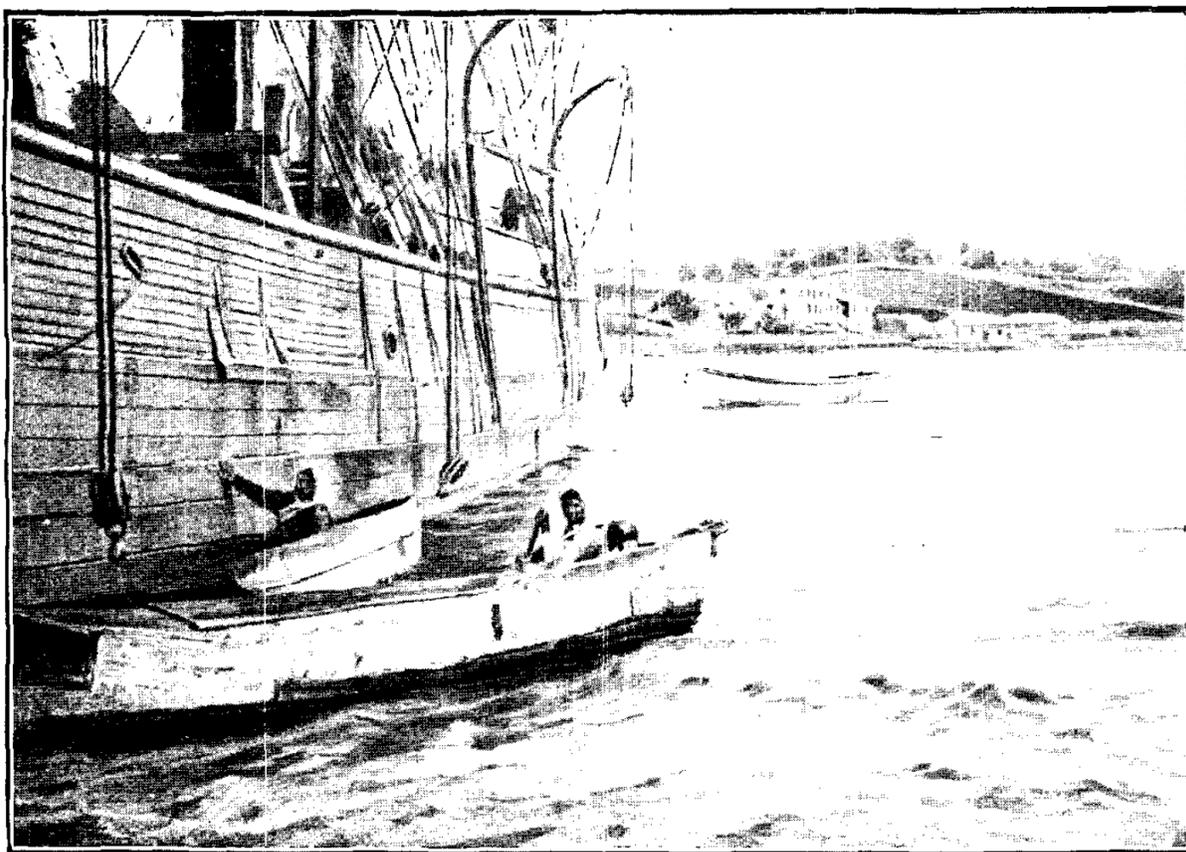
L'état-major et l'équipage ont montré pendant cette longue lutte une énergie et une confiance admirables. Au moment où Lecointe jugeait comme moi la situation désespérée, il avait chargé Arctowski, tous les hommes étant occupés à la manœuvre, de hisser les couleurs, comme salut suprême à notre patrie.

C'est au moment même où le pavillon s'élève que la *Belgica* échappe à l'écueil. Alors, le salut d'adieu se transforme de lui-même en salut de délivrance. Et Lecointe, avec un beau sang-froid, marque l'heureuse coïncidence. Me rejoignant sur la passerelle, il me dit de sa voix chaude et avec un sourire : « Commandant, c'est dimanche ; vous voyez, j'ai fait hisser les couleurs ».

Nous fuyons devant le temps et trouvons un refuge dans le petit havre de Port Toro, que nous quittons le lendemain, 3 janvier, pour Haberton où nous parvenons cette fois sans encombre.

Là, le docteur Cook nous rejoint : il a utilement employé son temps à visiter une tribu d'Indiens Onas, campée aux environs. Nous faisons enfin la connaissance du personnage le plus considérable de la Terre de Feu, le Révérend Bridges, ou plutôt *Mister Bridges*.

Mister Bridges — car c'est ainsi qu'on l'appelle du Cap Horn à Buenos-Aires — possède, au bord de la baie, une maison d'extérieur modeste, mais aménagée intérieurement avec tout le confort du *home* anglais. Adossés à cette habitation, se trouvent des magasins bien fournis où les détaillants d'Ushuaïa viennent s'approvisionner. Les chercheurs d'or peuvent également s'y ravitailler en conserves, vêtements et outils de tous genres. Le *Phantom*, qui appartient à l'ex-missionnaire, vient justement d'arriver d'Europe avec des marchandises diverses ; il portera sur le marché de Londres la laine de l'année. Comme je l'ai dit plus haut,



FEMMES YAGHANES DE LA BAIE D'HABERTON VENANT OFFRIR DES PEAUX. — DESSIN D'OULEVAY.

le Révérend Bridges, qui a l'éloquence persuasive, ainsi qu'il convient à un missionnaire, a obtenu du gouvernement argentin une belle concession de terrain sous prétexte d'y établir une colonie agricole et pastorale, pour le plus grand bien des aborigènes. Aussi, voit-on à Haberton, outre les bâtiments précités, quelques misérables huttes, faites de débris de caisses et de boîtes à conserves, qui abritent tant bien que mal une douzaine de Yaghans déguenillés. C'est là, paraît-il, la colonie agricole... Il est juste cependant de reconnaître que, si le Révérend Bridges a plutôt le souci de ses

affaires personnelles que celui de l'éducation des Indiens, ceux-ci, qu'ils soient Yaghans ou Onas, loin d'être molestés par lui, trouvent toujours à Haberton aide et protection, ce qui est déjà quelque chose.

L'*estancia* Bridges est la ferme la plus méridionale du monde entier. On y élève des moutons et du gros bétail ; récemment, une laiterie modèle y a été installée.



LA « BELGICA » MOUILLÉE, LE 17 DÉCEMBRE 1897, DANS LA BAIE DU TORRENT (WHALE BOAT SOUND, TERRE DE FEU.) — DESSIN DE BOUDIER.

Nous sommes presque dépourvus d'eau, et M. Bridges, qui ne dispose d'aucune source dans ses environs, ne peut nous céder que deux petits tonnelets d'eau de pluie. Les arroyos du voisinage sont malaisément accessibles et j'estime qu'il sera plus expéditif de faire encore un détour et de nous rendre à l'Île des États où les « Instructions nautiques » signalent de bonnes aiguades.

Cependant, avant de quitter Haberton, nous faisons plusieurs excursions à des campements fuégiens. Le 5 janvier, Lecointe, Cook et Arctowski vont visiter une agglomération d'Onas et assistent au départ pour la chasse qui les retiendra deux mois dans l'intérieur du pays.

Les Onas composent la plus intéressante des trois peuplades aborigènes — Onas, Alacalufs, Yaghans — de l'archipel de la Terre de Feu. Les Alacalufs et les Yaghans sont pêcheurs; les Onas sont chasseurs. Plusieurs explorateurs, trompés par la largeur de leurs épaules et la grosseur de leur tête, leur ont prêté des proportions fantastiques : la vérité est que les hommes atteignent généralement une taille de six pieds, quelquefois six pieds six pouces. Leur peau est relativement blanche, leur visage ovale. Ils ont toujours vécu à l'intérieur de la Terre de Feu, d'où les éleveurs de moutons n'ont commencé à les déloger que tout récemment. Mais aujourd'hui, c'est contre ces malheureux une guerre sans merci. Traqués et massacrés partout — sauf à Huberton — ils sont appelés à disparaître : déjà ils ne sont pas plus de quinze à seize cents.

Le 6, après avoir embarqué deux moutons offerts par M. Bridges, nous appareillons, faisant route vers l'Île des États. Le lendemain, à quatre heures du soir, nous pénétrons dans la baie de Saint-Jean, dont l'entrée est imposante et sauvage.

A peine avons-nous pris notre mouillage que nous recevons la visite de l'adjudant de marine, M. Nicanor Fernandez, faisant fonctions de sous-préfet, et de M. le docteur Ferrand, attaché à la colonie. M. Fernandez a reçu des instructions relativement à notre passage. Dès le lendemain, il enverra une grande embarcation et des hommes, avec tout le matériel nécessaire pour faire de l'eau à une des aiguades du fond de la baie.

Pour remercier nos visiteurs de leur amabilité, je fais jouer la grande boîte à musique du carré des officiers. L'effet est tout autre que celui que j'attendais. Le docteur Ferrand, qui est exilé ici depuis plusieurs mois, aime passionnément la musique, et il n'en a plus entendu depuis son départ de Buenos-Aires : les accents grêles et mélancoliques de notre boîte l'émeuvent à un tel point qu'il se met à pleurer. Ayant appris que les matelots ont un cœlophone, il demande à l'entendre. Je lui laisse le choix des morceaux, et, après s'être enquis de notre répertoire, il a la délicate attention de demander d'abord la *Brabançonne*, et seulement après l'*Ave Maria* de Gounod.

Jusque dans ces dernières années, l'Île des États était restée inhabitée, sauf quelquefois, temporairement, par des naufragés ou par des équipages de « phoquiers ».

De 1883 à 1899, Saint-Jean fut un pénitencier en même temps qu'une sous-préfecture maritime et un poste de sauvetage disposant de quelque vingt hommes et d'un *life-boat*. Quand nous y passâmes, le poste en

était à son seizième sauvetage. Aujourd'hui, prison, sous-préfecture et station de secours ont été transférées à Port Cook, et il ne reste à Saint-Jean qu'un phare en bois, gardé par quelques marins.

Des rokeries d'otaries vivent sur plusieurs points de l'île des États : ce sont des otaries communs ou phoques à un poil. Quant aux otaries à fourrure ou phoques à deux poils, on n'en trouve plus guère que dans des rokeries presque inaccessibles au sud de l'île. Ces animaux ont le corps couvert de poils longs et fins, noirâtres ou d'un gris argenté, au-dessous desquels il y a une belle fourrure courte, serrée, soyeuse et de couleur brune, connue dans le commerce sous le nom de *sealskin*.

Les phoques à fourrure étaient autrefois extrêmement abondants autour du cap Horn, mais la chasse n'ayant jamais été réglementée dans l'hémisphère austral et se faisant généralement à l'époque de la parturition des femelles, cette espèce précieuse est bien près de disparaître. Dès l'année 1821, elle était presque exterminée aux Shetland du Sud, où Weddell estime qu'on tua trois cent mille animaux en une seule année.

Pendant notre séjour à Saint-Jean, nous avons le plaisir de dîner à la sous-préfecture. En l'absence du sous-préfet, c'est l'adjutant Fernandez qui fait, avec une cordialité charmante et une bonne humeur que les tristesses de l'exil ne sont point parvenues à assombrir, les honneurs d'un repas composé uniquement de trois plats de mouton accommodés de façons différentes. Ces moutons, apportés par le transport argentin, ont été achetés soit à Haberton, soit à Ushuaïa, où les missionnaires sont seuls à en élever.

Les convives sont, outre M. Fernandez et les membres de l'expédition, le docteur Ferrand, deux sous-lieutenants, un prisonnier de marque, le capitaine Castex, et enfin la femme de celui-ci. Le capitaine Castex a été condamné à la relégation à vie, pour avoir tué un supérieur, et sa jeune femme, voulant partager les misères de ce terrible exil et les atténuer par sa présence, a eu l'admirable courage de l'accompagner.

Nous avons été étonnés, en pénétrant à la sous-préfecture, de constater que le mobilier, assez disparate, et pour cause, est, en grande partie composé d'épaves provenant de différents naufrages. Sur la grosse vaisselle blanche dans laquelle nous mangeons, nous lisons le nom de la *Esmeralda*, un navire allemand naufragé il y a quelques mois. Les rafales continuelles qui s'abattent sur la baie rendent l'embarquement de l'eau très difficile. Tandis que ce travail se poursuit lentement et péniblement, Arctowski et Racovitza recueillent des matériaux qui seront utilement comparés avec ceux qu'ils collectionneront bientôt plus au Sud.

Le 10 janvier, accompagnés du docteur Ferrand et du capitaine Castex, nous nous rendons près du cap Saint-Jean, pour visiter des rokeries de pingouins, de cormorans et d'otaries. Nous tentons de ramener à bord, en le prenant à la remorque, un énorme lion de mer, mais la violence du courant nous force à l'abandonner.

Le 13, dans l'après-midi, nous obtenons enfin le plein de notre quatrième caisson. Le lendemain, à sept heures du matin, nous levons l'ancre. Je fais hisser les couleurs belges à la corne d'artimon, les couleurs argentines au grand mât. Il est huit heures quand nous passons devant la sous-préfecture. Le personnel de la station tire une salve et signale « Souhaits ». Nous répondons : « Remerciements. Adieux. »

Devant le phare, nous échangeons les mêmes signaux. Nous quittons le dernier endroit habité pour nous enfoncer dans le Sud mystérieux.

(A suivre.)

A. DE GERLACHE.



ROKERIE DE MANCHOTS SUR LA CÔTE DE L'ÎLE DES ÉTATS. — DESSIN DE MIGNON.



UN VILLAGE DE PINGUINS A BEC NOIR SUR L'ÎLE CAVELIER DE CUVERVILLE (PAGE 348). — D'APRÈS UNE PHOTOGRAPHIE.

## QUINZE MOIS DANS L'ANTARCTIQUE<sup>1</sup>

(LE PREMIER HIVERNAGE DANS LA BANQUISE AUSTRALE),

PAR M. ADRIEN DE GERLACHE,

COMMANDANT DE LA *Belgica* ET CHEF DE L'EXPÉDITION ANTARCTIQUE BELGE.

### III

#### LES TERRES NOUVELLES ANTARCTIQUES

Sondages dans le détroit de Bransfield. — Les Shetland du Sud. — Un homme à la mer! — La cartographie fantaisiste des régions antarctiques. — La baie de Hughes est l'entrée d'un détroit. — Îles et terres nouvelles. — Huit jours d'alpinisme antarctique.



UN MANCHOT DE LA TERRE ADÉLIE.  
D'APRÈS UNE PHOTOGRAPHIE.

EN quittant l'Île des États, c'est vers les Shetland et la baie de Hughes que nous nous dirigeons. Je me propose de visiter minutieusement la baie avec le secret espoir d'y trouver dans le Sud un passage vers la mer de Georges IV. Je voudrais profiter de l'expérience de Weddell qui atteignit, dans cette mer, une latitude élevée, sans grande difficulté, et se trouva, le 20 février 1823, par 74° 25', devant une mer libre de glace s'étendant à perte de vue vers le Sud. Mais l'hiver antarctique allait commencer et Weddell n'était pas équipé en vue d'un hivernage : il s'empressa de remonter vers le Nord. Avec la vapeur pour auxiliaire et grâce à l'abondance de nos approvisionnements, nous pourrions être plus audacieux.

Notre traversée de l'Île des États au Détroit de Bransfield n'offrit aucun intérêt au point de vue anecdotique. Par contre, elle nous a permis d'effectuer une ligne nouvelle de sondages, à laquelle la rigueur de ces parages tempétueux donne une valeur toute spéciale. Il y aurait beaucoup à faire en matière océanographique dans ce canal qui relie le Pacifique à l'Atlantique. Nous voudrions nous y attarder, mais je ne puis perdre de vue que notre Expédition est surtout et avant tout une expédition polaire.

L'ensemble des sondages que nous avons pu opérer sans retarder notre marche, révèle, entre l'Amérique et les terres australes, l'existence d'une cuvette à fond plat qui se relève légèrement vers le Sud. Au Sud de l'Île des États, une bande étroite, où les profondeurs sont faibles,

1. Suite. Voyez p. 313 et 325.

constitue le plateau continental de l'île. Presque immédiatement après, nous trouvons des profondeurs considérables, dont la plus grande observée par nous est de 4 040 mètres. Dans le Sud de ce canal antarctique la pente est également abrupte du côté des terres. Voici, au surplus, le tableau de nos sondages :

14 janvier (midi), 296 mètres ; 14 janvier (dans l'après-midi), 1 564 mètres ; 15 janvier (midi) 4 040 mètres ; 16 janvier, 3 850 mètres ; 18 janvier, 3 800 mètres ; 19 janvier, 3 690 mètres ; 20 janvier (midi), 2 900 mètres ; 20 janvier (4 heures, 9 milles plus au Sud que le précédent), 1 880 mètres.

Ces sondages dans la mer du cap Horn, qu'une houle constante soulève, sont des plus délicats. Ce n'est pas sans difficultés qu'on parvient à maintenir le navire à l'aplomb du fil et, sans l'emploi de l'huile, qu'on ne saurait assez recommander en l'occurrence, nous n'eussions pas toujours réussi.

Nous ne nous sommes pas bornés à faire des sondages. A l'aide des thermomètres à renversement, nous avons déterminé la température de la mer à diverses profondeurs. Nos bouteilles à eau de Sigbee nous ont permis de puiser, soit au fond, soit dans les couches intermédiaires, des échantillons d'eau dont les poids spécifiques ont été déterminés par Arctowski, dans son petit laboratoire, et qui ont été ensuite précieusement conservés pour leur analyse ultérieure.

Nous rencontrons en assez grand nombre des albatros à bec noir (*diomedea melanophrys*) et des albatros blancs (*diomedea exulans*). Les matelots s'amuse à les pêcher à la ligne. En effet, ces oiseaux très voraces, qui suivent le navire, se précipitent sur tout ce qu'on jette ou laisse tomber par dessus bord. Lorsqu'on lance un hameçon chargé d'un appât, ils s'abattent dessus avec une incroyable rapidité et s'enferment. Avec les os des ailes, nos hommes se confectionnent de beaux tuyaux de pipes.

Le 19, vers midi, par 61° 06' Sud et 63° 04' Ouest, nous apercevons pour la première fois, dans le Sud-Ouest, ce que je prends d'abord pour de l'*iceblink*, c'est-à-dire une lueur blanche, étirée au ciel, que les marins habitués à la navigation polaire savent être le reflet de vastes champs de glace étendus au loin. Les approches des Shetland étant libres de pack, ce n'est pas en réalité de l'*iceblink*, mais plutôt du *landblink*, autrement dit la réverbération sur le ciel de terres couvertes de neige dont le gisement s'annonce ainsi à l'horizon. Le même jour, nous avons des rafales de neige et, à 4 heures, nous rencontrons le premier iceberg. C'est un petit événement à bord, et tout le monde accourt sur le pont pour le regarder curieusement.

Les oiseaux planent, de plus en plus nombreux, autour du navire : nous reconnaissons des sternes, des albatros, des pigeons du Cap, l'oiseau des tempêtes, d'autres encore.

Le 20 janvier, à 4 heures, par 62° 11' Sud et 61° 37' Ouest, nous apercevons la terre dans le Sud-Est. Le temps est couvert ; pendant la nuit, l'atmosphère s'épaissit et bientôt règne une brume opaque. Il fait calme plat, mais la mer reste ondulée par une légère houle d'Ouest. Nous marchons sous toute petite vapeur, toujours le cap au Sud. Nous croisons plusieurs icebergs et nous percevons comme un lointain bruit d'orage, produit par l'effondrement des glaces : ces détonations, soit lointaines et sourdes, soit violentes et stridentes, nous allons les entendre constamment pendant notre séjour dans les glaces.



LE NOVICE WIENCKE. — DESSIN DE MIGNON.

Le 21, dans la matinée, je fais remarquer au 1<sup>er</sup> mécanicien qu'il n'a pas assez de pression pour manœuvrer s'il faut éviter un iceberg. Il y a à peine un quart d'heure que j'ai fait cette observation lorsque soudain, vers 8 heures et demie, nous touchons le pied immergé d'un grand glaçon ; nous courons sur des roches qui apparaissent brusquement. J'ordonne de renverser la marche, mais la pression étant insuffisante, la machine s'arrête et ne repart plus. Nous touchons légèrement les roches, de l'avant, puis de l'arrière. Un morceau de la fausse quille est enlevé. Nous nous trouvons au milieu d'un hérissément d'écueils et nous éprouvons quelque peine à sortir de cette fâcheuse situation. Ces roches doivent être celles qui émergent au Nord de Start-Point.

Après avoir fait un peu de route au Nord, nous mettons le cap au Sud-Ouest. Les icebergs se multiplient, mais ils sont de médiocre taille. A 12 h. 30, nous laissons à un mille environ, par bâbord, six rochers à fleur d'eau sur lesquels la mer déferle. Un quart d'heure après, nous passons à la même distance d'une roche élevée, de forme régulière et entourée d'écueils : Castle Rock, sans doute.

Vers 1 h. 1/2, une courte éclaircie nous permet de voir, au Sud-Est, une île couverte de neige ; des falaises à pic coupées de glaciers la bordent. Ce doit être Snow-Island des cartes anglaises. Après cette brève vision de la terre, la brume redevient plus intense. Tout doucement nous continuons à marcher au Sud ; la mer est libre de glace ; nous ne rencontrons que quelques glaçons épars, sur lesquels des manchots nous regardent passer curieusement.

22 janvier. La brume persiste toute la nuit ; la brise est faible, elle souffle de l'Est ; le temps est néanmoins à rafales. Toujours route au Sud sous les voiles en pointe et à 65 tours seulement dans la machine. Vers 3 h. 1/2 du matin, la brume se dissipe un peu ; nous distinguons bientôt la terre au Sud-Sud-Ouest ; quelques instants après nous voyons et entendons des brisants. Nous mettons à la cape, bâbord amures, et réduisons encore la vitesse. La brise fraîchit, la brume s'épaissit de nouveau, il y a de fréquents grains de neige. A 6 heures nous virons de bord. La mer se forme et à 11 heures elle est très grosse ; nous filons de l'huile. A 11 h. 50, aperçu dans une éclaircie une terre à un quart à l'arrière du travers par tribord (vers le Sud-Ouest) ; nous dépassons plusieurs icebergs. Dans l'eau les pingouins sont nombreux.

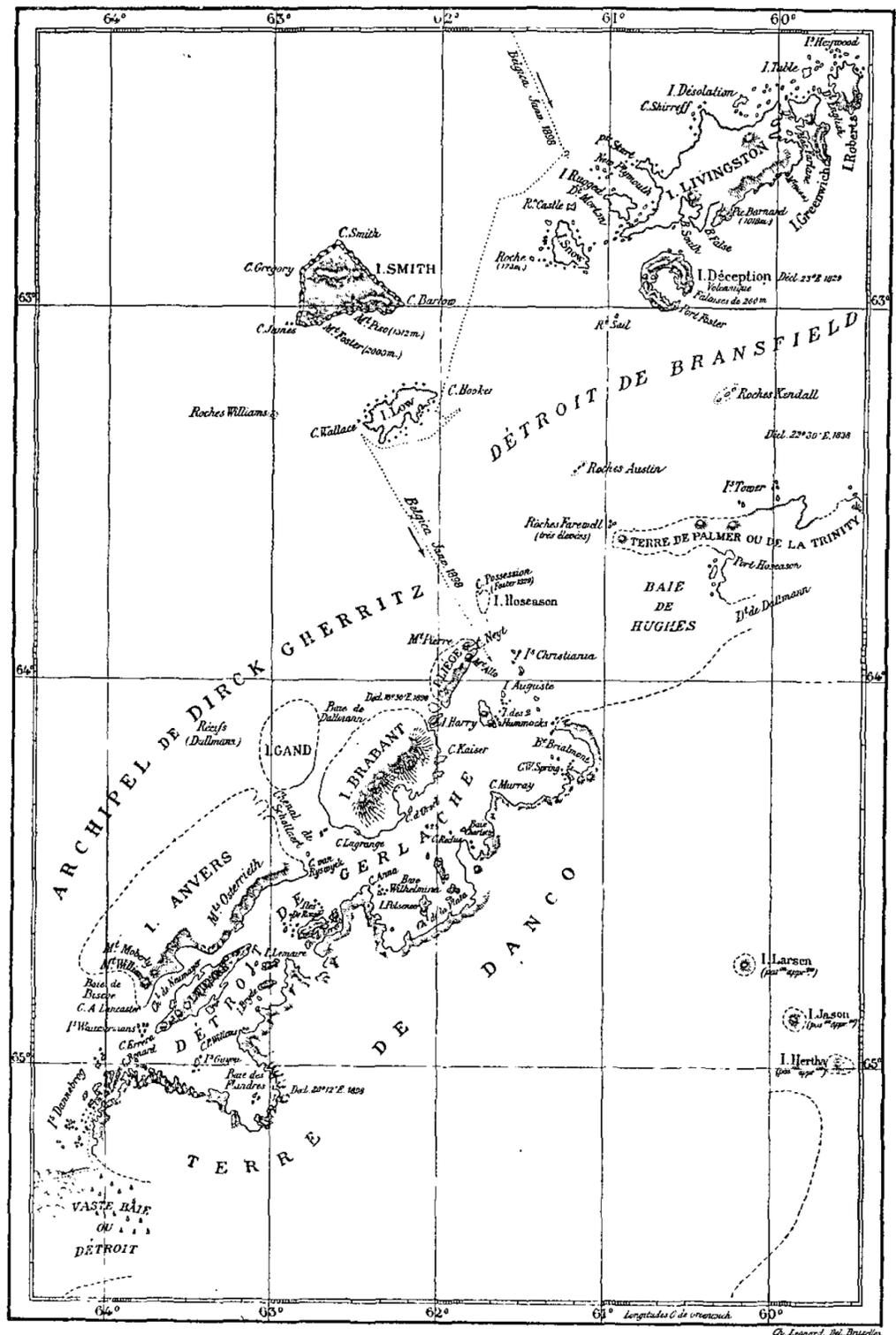
Les terres, îles et flots que nous rencontrons depuis deux jours, appartiennent au groupe des Shetland du Sud. La plupart de ces îles sont volcaniques ; elles sont séparées par des canaux profonds et entourées d'écueils qui en rendent les abords extrêmement dangereux, étant donné l'épais voile de brume qui les enveloppe constamment. Elles sont couvertes de hautes collines et de montagnes dont quelques-unes atteignent une altitude de plus de 1 200 mètres. Pendant toute l'année, l'archipel est enseveli sous un épais manteau de neige. Pourtant, au cœur de l'été, en janvier, de maigres mousses et quelques lichens couvrent, çà et là, les roches de leur triste végétation. Ces îles que le soleil éclaire rarement pendant plusieurs heures consécutives, sur lesquelles les étoiles, constamment cachées par un ciel lourd et bas, ne scintillent pas, sont bien les plus désolées qu'on puisse imaginer. Si, comme il en a la très louable intention, le gouvernement argentin se décide jamais à créer ici une station de sauvetage, il faudra que les fonctionnaires qu'il y enverra soient fréquemment remplacés, car on ne peut songer à faire vivre longtemps des êtres humains dans des parages aussi effroyablement lugubres. Bien que le climat ne soit pas malsain, ils ne résisteraient pas à la morne désespérance de ces tristes paysages noyés d'une brume éternelle.

Notre passage dans cette région devait nous laisser à tous un douloureux souvenir.

C'est en effet le 22 janvier, en vue de l'île Low, que notre jeune novice norvégien Auguste-Karl Wiencke paya de sa vie une désobéissance légère due d'ailleurs à un excès de zèle.

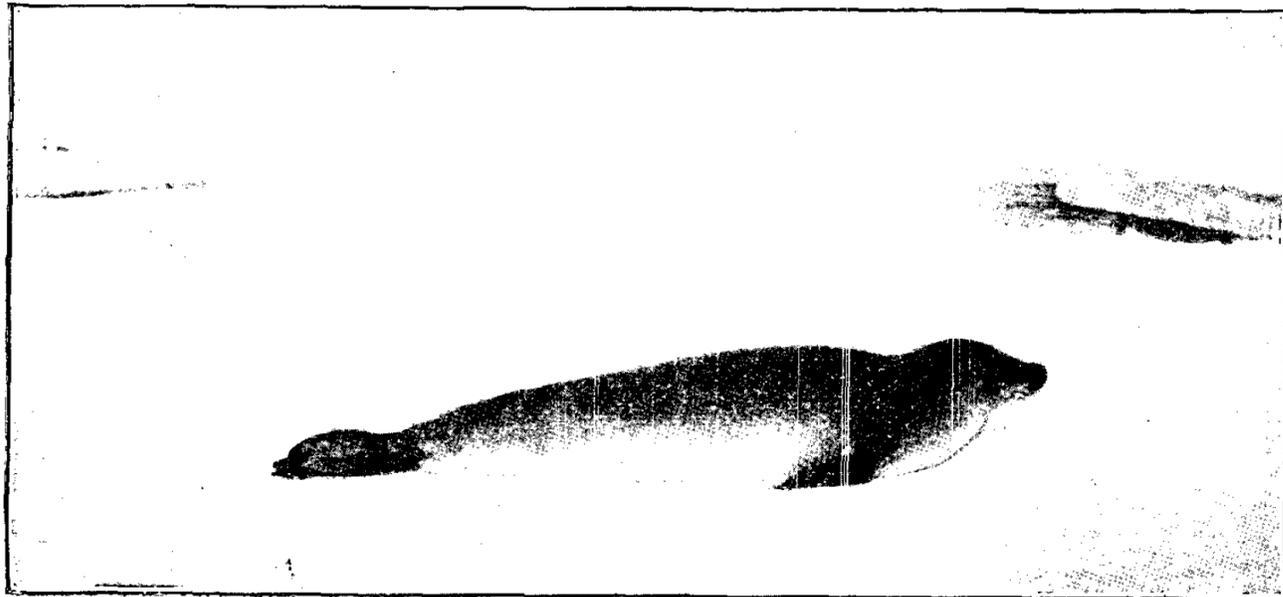
Depuis le matin, la mer est démontée. Nous embarquons beaucoup. Un des dalots de dessous le vent se trouve obstrué et l'eau s'écoule difficilement. L'officier de quart charge Johansen et Wiencke de dégager ce dalot. Insouciant du danger et croyant activer sa besogne, Wiencke se suspend en dehors du navire. Au même instant une immense lame le prend et l'enlève. Johansen crie aussitôt : « Un homme à la mer ! » La lugubre phrase amène tout le monde sur le pont. Anxieux, impuissants, bien que nous tentions tous les moyens de lui venir en aide, nous assistons à l'agonie du pauvre Wiencke.

Venant d'abattre d'une couple de points pour éviter un iceberg, nous avons beaucoup d'erre. On loffe sur le champ. Il ne peut être question de mettre une embarcation à la mer ; la tempête fait rage. Cependant



CARTE DU DÉTROIT DE GERLACHE.

Wiencke lutte ; il est parvenu à saisir la ligne du loch qui traîne dans le sillage. Avec mille précautions, le docteur, qui se trouve sur la dunette, l'amène le long du bord. Mais, épuisé par l'effort qu'il a fait, l'infortuné



PHOQUE CRABIER « LOBODON CARCINOPHAGA ». — D'APRÈS UNE PHOTOGRAPHIE.

resté convulsivement cramponné ; nous voyons son corps s'éloigner roulé par les flots, et bientôt, sous nos yeux, il s'engloutit et disparaît à jamais... Tout ce drame s'est déroulé en quelques instants : la nuit qui suit



PHOQUE DE WEDDELL. — D'APRÈS UNE PHOTOGRAPHIE.

semble, à bord, plus morne et plus sombre. Wiencke était très aimé de ses camarades, et ses chefs appréciaient sa rare intelligence, son excellent caractère et son dévouement. Sa perte est vivement sentie par tous.

est sans connaissance ; il ne peut saisir les manœuvres qu'on lui tend.

Lecointe s'offre à descendre à la mer. On lui passe à la ceinture un bout de filin que deux hommes maintiennent et il se laisse affaler dans l'eau glacée. Il va saisir Wiencke, quand un coup de mer l'en sépare. Le malheureux lâche le loch auquel il était

resté convulsivement cramponné ; nous voyons son corps s'éloigner roulé par les flots, et bientôt, sous nos yeux, il s'engloutit et disparaît à jamais... Tout ce drame s'est déroulé en quelques instants : la nuit qui suit semble, à bord, plus morne et plus sombre. Wiencke était très aimé de ses camarades, et ses chefs appréciaient sa rare intelligence, son excellent caractère et son dévouement. Sa perte est vivement sentie par tous.

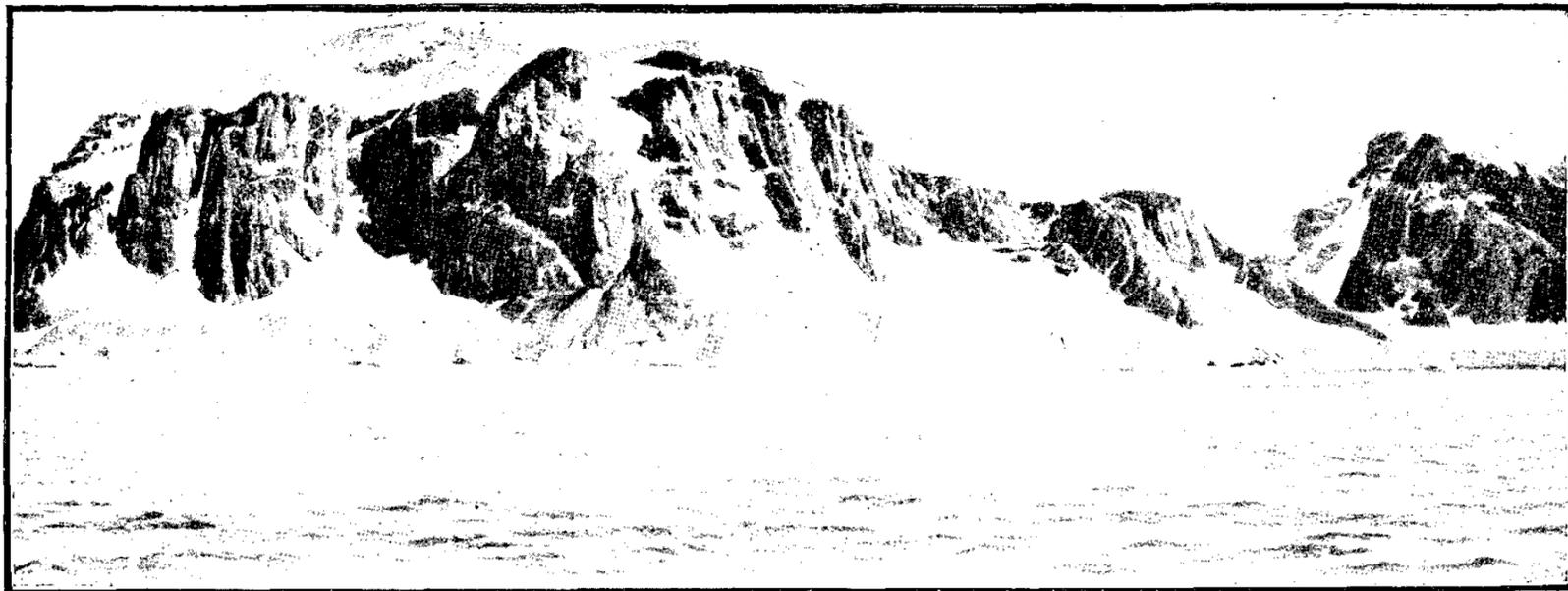
La brume est toujours intense, la pluie alterne avec la neige, et la mer, toujours démontée, se brise avec fureur sur les rives d'une terre, que, dans une éclaircie, nous apercevons par la hanche de bâbord, et qui doit être l'île Low. Dans une course folle, des icebergs nous frôlent, zébrant le ciel sombre de leurs arêtes livides. Les vagues, avec un grondement sourd, montent à l'assaut du navire dont le pont est balayé par de grands paquets de mer. Vers six heures, nous arrivons sous le vent de l'île où nous restons à la cape, à l'abri pendant toute la nuit. En signe de deuil, je fais hisser en berne les couleurs belges à la corne et norvégiennes au grand mât.

Le lendemain, 23 janvier, le temps est maniable et nous cinglons vers le golfe de Hughes de la carte de l'Amirauté.

Comme on peut le constater d'un coup d'œil sur notre carte, il reste bien peu de chose des contours hypothétiques qui avaient été adoptés sur les cartes antérieures, faute de mieux.

La *Belgica* a navigué sur des emplacements désignés comme terres ; les officiers et les savants de l'Expédition ont débarqué sur des terres qui se superposent à des parties teintées auparavant comme mers.

Il ne faut pas s'étonner outre mesure des erreurs commises. La cartographie de beaucoup de côtes antarctiques est basée sur une série d'hypothèses. Des phoquiers anglais ou américains, qui se livraient à la chasse dans les Shetland, poussaient parfois plus au Sud à la recherche des phoques à fourrure qu'ils avaient, pour ainsi dire, exterminés sur cet archipel. Ils apercevaient des terres, des sommets couverts de neige et de



L'ÎLE ANVERS. — DESSIN DE TAYLOR.

glace ; ils voyaient ou croyaient voir des côtes se continuer dans telle ou telle direction ; ils estimaient à vue de nez la distance qui séparait deux points. Souvent aussi ils étaient trompés par les nuages, les phénomènes de réfraction si fréquents dans les régions polaires. Revenus à leur port d'attache, ils racontaient ce qu'ils avaient vu. D'après leurs vagues indications, des géographes dressaient des cartes approximatives et baptisaient les terres nouvelles.

Combien de noms furent ainsi donnés à des apparences d'îles, à des nuages qui avaient produit l'illusion d'un massif montagneux, à des icebergs qui avaient simulé des rivages !

Souvent aussi les chasseurs fournissaient intentionnellement des indications fausses. Quand ils avaient trouvé des îles nouvelles peuplées de phoques, ils avaient soin d'en cacher l'existence ou de mal renseigner sur leur position, dans la crainte de voir des concurrents y venir également, leur chasse devenant d'année en année moins fructueuse.

D'autres expéditions, plus scientifiques, n'avaient pu opérer de débarquements en nombre suffisant. Or, nous avons constaté nous-mêmes, à maintes reprises, combien les choses se présentent différemment, selon qu'elles sont vues de près ou de loin. Si notre itinéraire sur l'emplacement de la baie de Hughes et de la terre de Graham avait moins fouillé tous les coins du littoral, nous n'aurions pu tracer les contours précis et à peu près rigoureusement exacts de notre carte, si différente des précédentes.

C'est le 23 janvier 1898 que la *Belgica* pénètre dans la baie de Hughes. Nous passons à une faible distance du cap que nous appelons plus tard cap Neyt, en l'honneur du général Neyt, le premier souscripteur qui répondit à l'appel de la Société de géographie de Bruxelles. Puis nous obliquons vers l'Est.

De hautes montagnes semblent fermer la baie de toutes parts, mais la brume est assez intense et ne nous permet pas de nous rendre compte exactement de la configuration de la côte. Nous sommes entourés de terres élevées ; dans la baie nous voyons plusieurs icebergs et quelques îles et îlots dont l'un, très dégagé de neige, attire particulièrement notre attention ; les cartes ne l'indiquant pas, je lui donnerai par la suite le nom de mon père et le baptiserai îlot Auguste. A 9 h. 30 du soir, nous y effectuons notre premier débarquement. Nous y restons une heure environ, et lorsque nous regagnons le bord, nous sommes porteurs d'une assez jolie collection d'échantillons géologiques, de mousses, de lichens, d'œufs de manchots, etc. Nous ramenons aussi deux jeunes manchots vivants. Pendant le reste de la nuit nous croisons sous petite vapeur. Il faut fréquemment manœuvrer pour éviter des icebergs. Le temps reste assez épais.

Dans la matinée du 24, nous effectuons un second débarquement sur un îlot que, pas plus que celui de la veille, nous ne pouvons identifier avec rien de ce qui existe sur la carte.

Nous faisons route ensuite vers le Sud-Est où les terres semblent ouvrir entre elles un passage praticable. Vers une heure, nous donnons dans cette échancrure ; une demi-heure après, le front d'un vaste glacier, qui la ferme vers l'Est, nous arrête. Nous sommes au fond de la baie qui est aujourd'hui portée sur la carte sous le nom de Brialmont, en reconnaissance des services rendus à notre Expédition par l'éminent ingénieur militaire. Elle est parsemée de petits icebergs ; la mer en a érodé plusieurs de la façon la plus fantaisiste.

Ayant viré de bord, nous sortons de la baie Brialmont vers trois heures ; nous doublons le cap Spring qui en marque l'entrée Sud et nous continuons à ranger la terre par bâbord. Nous en relevons les contours au compas. Vers cinq heures, la brume s'étant dissipée, nous remarquons deux défilés assez larges dans la chaîne de montagnes qui nous avait paru fermer la baie.

L'un de ces défilés, orienté vers le Nord-Ouest, sépare la Terre de Palmer ou de la Trinité du continent antarctique et en fait une île : c'est le canal de Dallmann. L'autre, orienté vers le Sud-Ouest, paraît indiquer la présence d'un canal important conduisant au Pacifique. Nous laissons en effet par bâbord une ouverture s'approfondissant à perte de vue vers le Sud. A six heures, nous relevons au Sud-Ouest l'axe de ce canal.

Au Nord, nous avons une terre qui divise en deux le golfe de Hughes. Comme elle présente deux pics élevés très caractéristiques, nous l'identifions bientôt avec l'île des Deux-Hummocks.

Nous avons hâte de nous engager dans le nouveau détroit ouvert au Sud, et qui est libre de glace. Mais nous résistons à la tentation et nous séjournons dans le golfe de Hughes jusqu'au 27, afin d'en parfaire le levé. Ayant dépassé l'entrée du détroit, nous continuons notre route vers l'Ouest.

Peu après, nous apercevons une masse brune flottante que Racovitza et Arctowski vont reconnaître en canot. Ils constatent que c'est un glaçon chargé d'argile et de pierres. Puis ils effectuent le troisième débarquement sur une petite île (île Harry), d'où ils reviennent vers minuit avec des échantillons géologiques.

Le lendemain 25 janvier, le temps est clair et calme, et le soleil radieux éclaire une nature grandiose et sauvage. Il fait si chaud que l'un de nous attrape un coup de soleil. Après avoir effectué un nouveau débarquement à l'île Harry, nous remontons un peu vers le Nord, en longeant la terre à bâbord. L'après-midi, nous effectuons le cinquième débarquement devant le cap Neyt, sur une grande terre que, plus tard, nous appellerons l'île Liège ; Lecointe y détermine une droite de hauteur ; le docteur prend des photographies ; nous voyons des phoques de Weddell en grand nombre. Le soir, nous retournons à l'îlot Auguste ; des cétacés évoluent fréquemment autour de nous et nous entendons leur souffle puissant tout contre notre bord.

Le coucher du soleil est admirable et teinte féeriquement tout ce qui nous entoure.

Bien qu'il disparaisse encore au-dessous de l'horizon, nous n'avons plus de nuit : le crépuscule et l'aurore se confondent. Nous en profitons pour marcher et travailler en quelque sorte sans répit. A peine stoppons-nous quelques heures très tard dans la soirée. De grand matin, Lecointe et moi, nous sommes sur la passerelle ; Arctowski et Racovitza classent les matériaux recueillis la veille ; Cook développe les clichés ; tous attendent impatiemment de nouveaux débarquements ; chacun se met à toutes les besognes : les savants manieront au besoin l'aviron.

Pendant notre séjour dans le golfe, le temps s'est maintenu presque calme, et, somme toute, suffisamment clair. Les positions de plusieurs points ont pu être déterminées astronomiquement. La seule île que nous ayons pu identifier avec celles portées sur les cartes antérieures est celle des Deux-Hummocks dont la position, toutefois, était erronée.

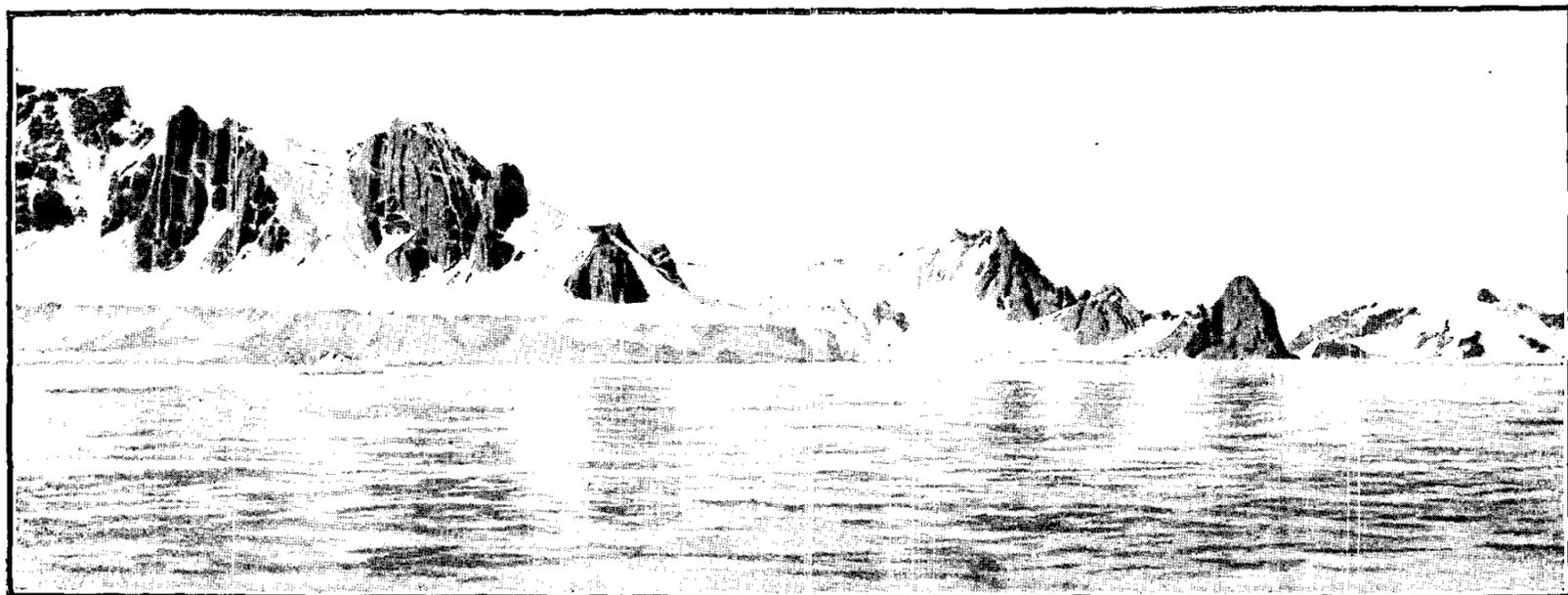
Enfin, le 27 janvier, à trois heures et demie, nous entrons dans le détroit entrevu le 24 et dont la baie de Hughes n'est que l'entrée.

Est-ce vraiment un passage ? Et où nous conduira-t-il ?... Dans le Pacifique ou dans l'Atlantique ?

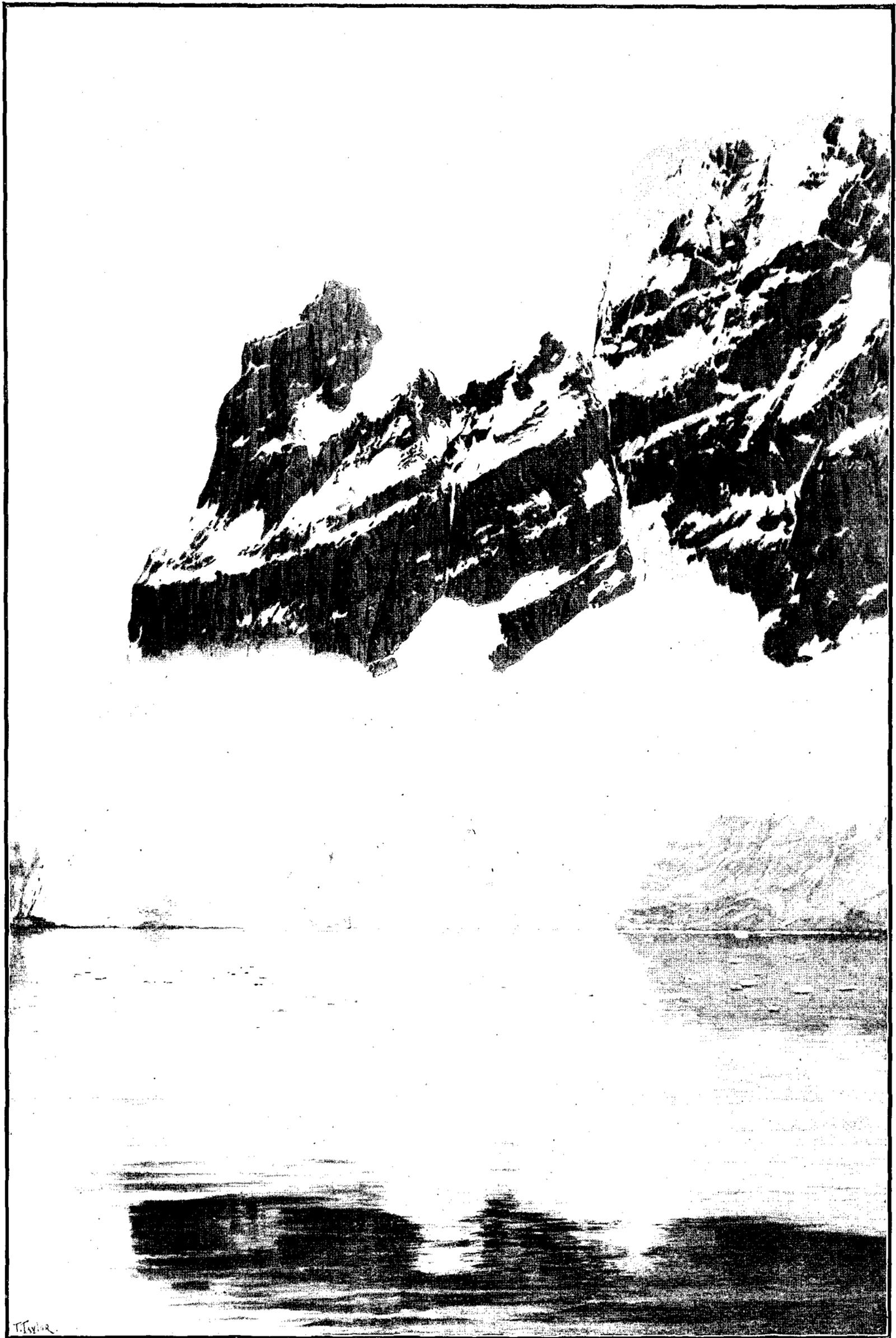
Impossible pour le moment d'émettre un jugement à cet égard : on ne saurait même dire si c'est dans un détroit ou dans un fjord que nous embouquons. Devant nous, la vue, quoique bien plus étendue que par le travers, est fermée par des terres qui se projettent les unes sur les autres et peuvent cacher, ou des issues insoupçonnées, ou quelque décevant obstacle.

En dépit de nos craintes, nous éprouvons cette joie et cette émotion spéciales qui s'emparent des navigateurs lorsque l'étrave de leur navire laboure des flots vierges.

Nous n'avons pas assez de regards pour contempler ces hautes falaises qui plongent dans la mer, ces



LA TERRE DE DANCO. — DESSIN DE TAYLOR.



LE CAP RENARD (TERRE DE DANCO). — PHOTOGRAPHIE DU DOCTEUR COOK.

baies mystérieuses où dévalent des glaciers, ces aiguilles qui pointent dans le ciel. Tout cela est sauvage, stérile, dénudé : ce sont pourtant nos richesses, puisque ce sont nos découvertes. Quand nous débarquons, Arctowski, détachant avec un marteau des éclats de vulgaire granit, semble un prospecteur cherchant du quartz aurifère ; Racovitza, dans les rares solutions de continuité de l'épais manteau de glace qui recouvre les terres, cueille parfois une graminée minuscule avec les mêmes soins que s'il s'agissait d'une orchidée rarissime.

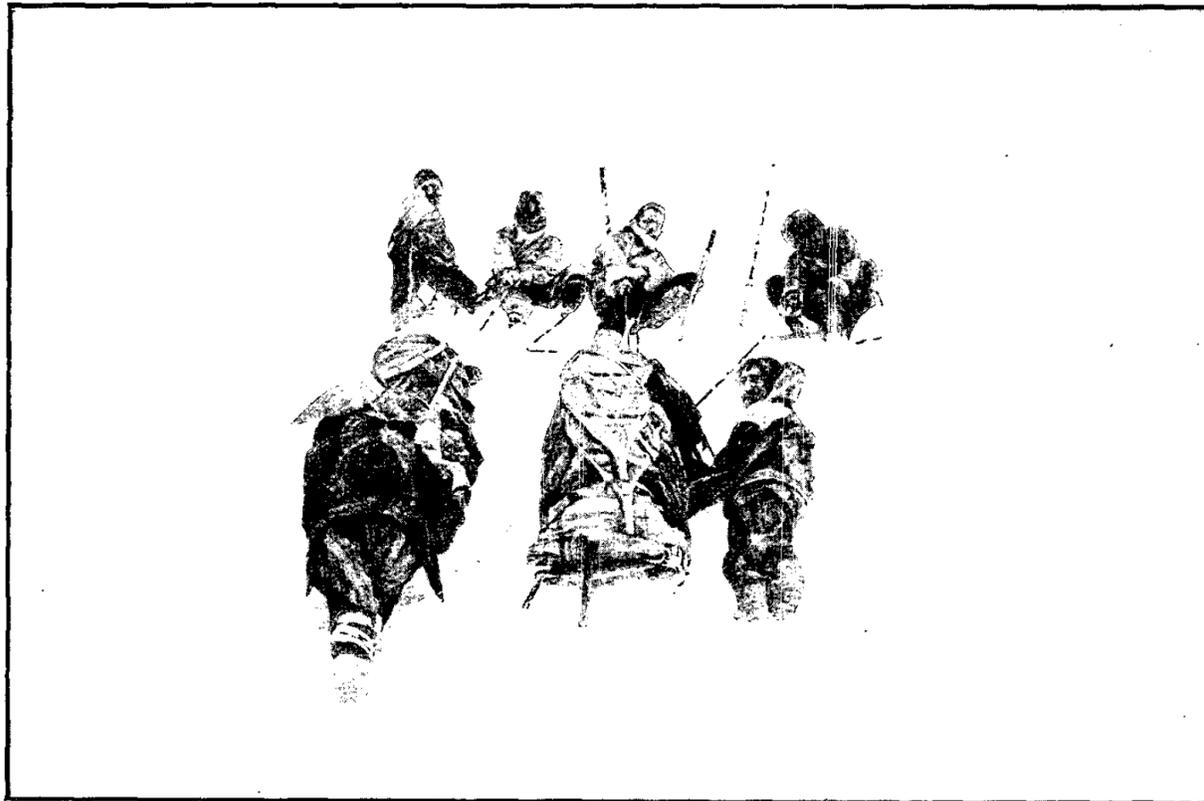
Nous n'avons pas une heure à perdre : pour faire œuvre utile, il faut travailler rapidement, sans s'arrêter aux détails, de façon à obtenir une bonne carte d'ensemble, indiquant, pour les besoins de la navigation, la physionomie de ces parages. Tandis que les uns sont à terre, les autres, à bord de la *Belgica*, vont d'un rivage à l'autre, cherchant des points de repère, mesurant des angles, levant la carte.

Le panorama qui se déroule sous nos regards, et que nuls autres yeux n'ont jamais contemplé, est d'une grandeur farouche. A mi-hauteur des falaises noires, grises ou rouges, flottent des nuages légers comme d'impalpables gazes ; à leur pied reparaît la glace, d'une blancheur éclatante, qui se teinte d'azur au niveau de la mer. Çà et là flottent de blancs icebergs aux arêtes bizarres, aux formes étranges, châteaux enchantés ou grottes azurées, attirantes et perfides. Les glaciers, semblables à de grands fleuves figés, viennent s'épancher et se perdre dans la mer qui paraît toute noire en opposition avec tant de blancheurs. Les sommets, couronnés de glace et de neige, qui étincellent de mille feux sous le soleil, projettent derrière eux des ombres aux teintes subtiles et mourantes, des bleus tendres, des violets très pâles. Le soleil couchant surtout les colore délicieusement, leur donne des reflets de nacre et prête à ce monde nouveau un aspect surnaturel et merveilleux.

Il ne manque aux terres de la *Belgica* que des volcans pour que notre bonheur soit complet.

Sur les plaques de glace, des phoques de Weddell et des phoques crabiers somnolent béatement ou s'étirent avec volupté sous les caresses du soleil. Les flots sont peuplés de cétacés, bien plus nombreux que dans le golfe de Hughes. De quelque côté que nous regardions, nous en voyons des jeux de trois ou quatre individus, balœnoptères et surtout mégaptères. Durant la nuit, nous entendons leur grand souffle profond, qui, seul, avec le cri perçant des manchots et les sourdes détonations produites par le vélage des glaciers au loin, vient rompre l'impressionnant silence qui règne autour de nous.

Les hautes terres qui, de part et d'autre, bordent le détroit sont découpées par des baies nombreuses et importantes ou par de simples criques au fond desquelles s'écoulent les glaciers. Les roches à pics ou les *nunataks* qui profilent leurs silhouettes noires sur le fond blanc du paysage sont les seuls points dont nous puissions nous servir pour le lever de la carte. Encore ces repères se présentent-ils sous des aspects bien différents, suivant le point d'où on les considère et l'éclairage qu'ils subissent. Pour procéder sûrement à la mesure de leurs distances angulaires, il faut, sous peine de les confondre, ne pas les perdre de vue un instant.



NOTRE DÉBARQUEMENT AU CAP D'URSEL — DESSIN DE MIGNON.

La première nuit, nous stoppons la machine dans le dessein de rester en panne jusqu'à l'aube.

A partir de minuit, l'atmosphère est embrumée par intervalles. Pendant la matinée du 28 janvier, nous profitons d'une éclaircie pour sonder et déterminer la température de l'eau à différentes profondeurs. Nous trouvons un brassage considérable : 625 mètres. C'est le seul sondage que nous ayons opéré dans le détroit. A onze heures nous rallions la côte Est, dans le but de la longer de près pour en suivre et relever

tous les contours et embouquer dans la première issue qu'elle présentera dans l'Est.

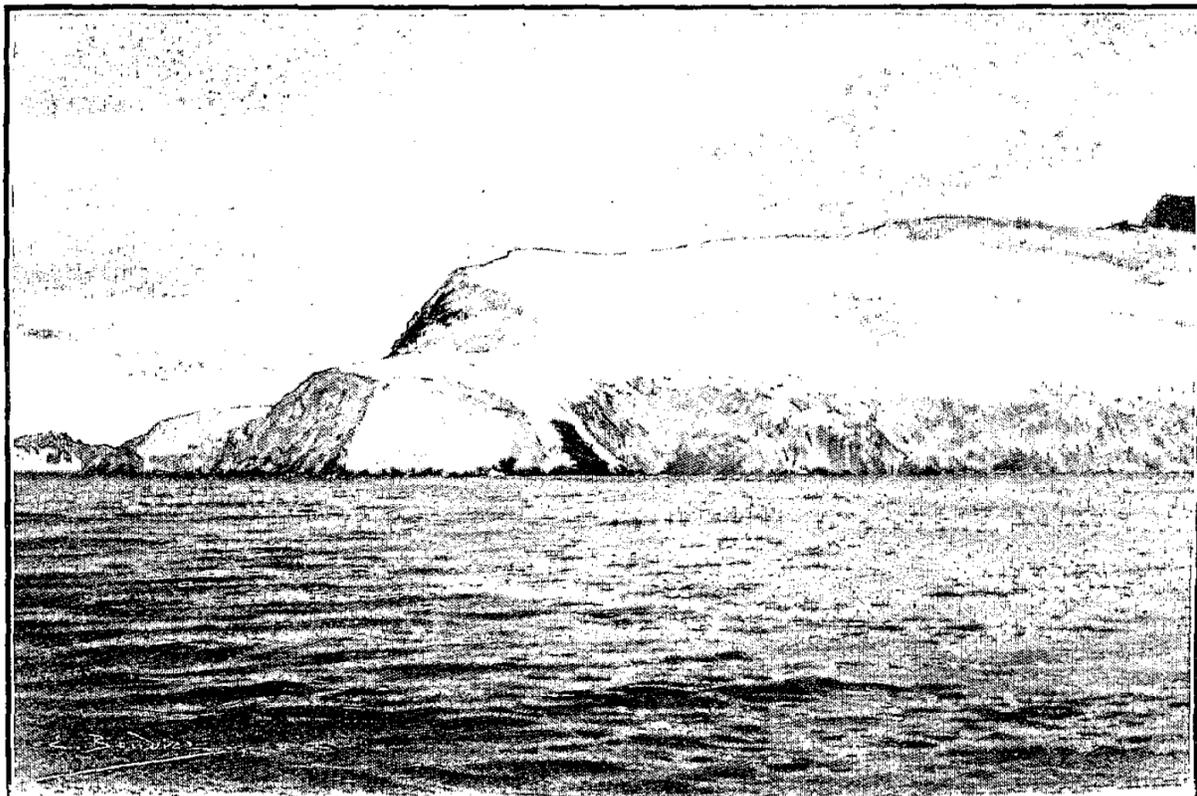
Nous reconnaitrons par la suite que cette terre bordée de hautes montagnes (monts Bulcke <sup>1</sup>) et à laquelle

1. Auguste Bulcke, armateur d'Anvers.

plus tard nous avons donné le nom de Terre de Danco, s'étend jusqu'à la sortie du détroit et que les solutions de continuité qu'elle paraît présenter ne sont que de grandes baies.

La brume ne tarde pas à nous contrarier. A midi nous stoppons au large du cap Reclus<sup>1</sup>, à proximité d'un îlot (l'îlot Gaston<sup>2</sup>) sur lequel nous débarquons pendant quelques instants pour recueillir des échantillons de roches.

Le lendemain, 29 janvier, le temps reste brumeux, et il règne une assez forte houle du Nord-Est. Nous profitons de quelques éclaircies pour poursuivre notre reconnaissance. L'axe du canal s'incline vers l'Ouest; par tribord nous nous éloignons de la terre qui s'échancre en une vaste baie (baie de la reine Wilhelmine). Dans l'après-midi, nous amarrons à un petit iceberg dont la face supérieure présente des cuvettes rem-



LE CAP D'URSEL (ÎLE BRABANT). — DESSIN DE BOUDIER.

plies de belle eau de fusion; nous espérons en embarquer quelques tonnes, mais la houle nous oblige bientôt à larguer nos amarres. Nous rallions la côte Ouest dont nous nous sommes rapprochés depuis le matin et nous y débarquons au pied d'une falaise abrupte dominant une petite crique (près du cap Anna<sup>3</sup>). En rentrant à bord nous capturons un manchot de la Terre Adélie, le premier de cette espèce que nous ayons rencontré. Pendant la soirée le ciel se rassérène, la brise d'Ouest mollit, et, pour la première fois depuis notre entrée dans le détroit, nous jouissons d'un horizon très étendu.

Sauf vers le Nord-Est nous sommes entourés de terres. De toutes parts nous voyons s'ébattre des cétacés. Pendant la nuit nous restons en panne à proximité des îlots Emma et Louise<sup>4</sup>.

Tandis que les îlots du golfe de Hughes étaient pour ainsi dire dépourvus de neige, ceux-ci en sont couverts. Ils affectent une forme très caractéristique que je ne pourrais mieux comparer qu'à celle de ces bonbons appelés « patiences » : leur surface est légèrement bombée et le pourtour est à pic; çà et là, au niveau de la mer, la roche à nu indique qu'on se trouve bien en présence d'une île et non d'un iceberg.

Le lever de la carte présente de grandes difficultés. Du 23 janvier au 13 février, la lune ne fut pas visible. Le soleil seul put nous donner des indications; malheureusement, outre qu'il s'élevait peu au-dessus de l'horizon, il était souvent masqué à nos yeux soit par les terres, soit par la brume qui nous laissait peu de répit. Quant aux étoiles, nous ne les voyions pas, puisqu'il n'y avait à proprement parler pas de nuit.

Le 30 janvier, je décide que Danco et moi nous débarquerons pour tenter d'atteindre un sommet élevé et de faire un lever rapide par la méthode de l'amiral Mouchez : — c'est-à-dire que les angles verticaux, mesurés de la station choisie, nous donneront, par une simple résolution de triangles rectangles, l'éloignement des points observés, tandis que les azimuts en fourniront les gisements. Amundsen, Arctowski et Cook nous accompagneront. Nous choisissons sur la côte Nord-Ouest une grande terre (île Brabant) présentant une crête élevée (monts Solvay<sup>5</sup>), dont il ne paraît pas impossible de faire l'ascension, et d'où nous pourrions nous rendre compte de ce qui existe vers l'Ouest, c'est à dire vers le Pacifique.

Nous préparons deux traîneaux; nous y chargeons et assujettissons le théodolite, notre tente en soie, des skis, des raquettes à neige, un réchaud, des réservoirs à pétrole, des lits-sacs en peau de renne, en un mot tout ce qui est nécessaire pour une excursion de quelque durée sur la neige et la glace. Bien que nous ne nous propositions pas de quitter le bord pour plus de huit jours, nous emportons des vivres pour quinze.

1. Elisée Reclus.

2. Lieutenant Gaston de Gerlache de Gomery, frère puîné du commandant de Gerlache.

3. M<sup>me</sup> Robert Osterrieth.

4. Mesdames Emma et Louise de Gerlache de Gomery, mère et sœur du commandant.

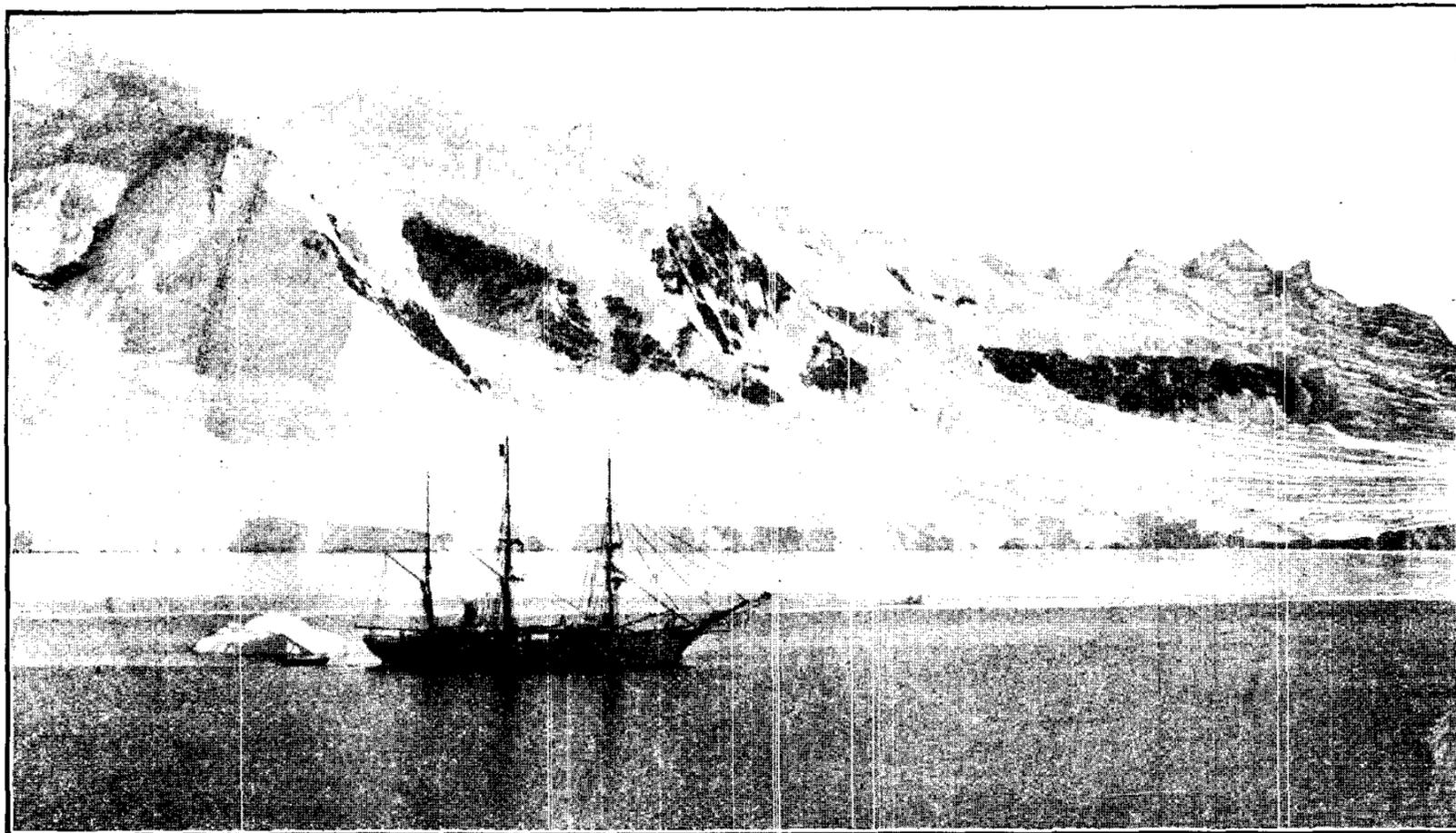
5. Ernest Solvay, industriel, le principal souscripteur de l'Expédition.

Vers quatre heures de l'après-midi, nous arrivons devant une petite anse (baie Buls<sup>1</sup>), près du point qui nous a paru le plus propice au débarquement et où la côte n'est pas trop escarpée (cap d'Ursel<sup>2</sup>). Les traîneaux tout chargés ont été mis dans un canot, mais la rive est encombrée d'une bouillie de glace et l'embarcation n'avance qu'avec peine. Le débarquement a lieu au pied d'une roche occupée par des cormorans; la houle le rend pénible et difficile.

Lecoite, qui doit retourner à bord, nous aide avec deux matelots à hisser nos traîneaux. La pente est raide: trente-cinq à quarante degrés. Nous enfonçons dans la neige et ce n'est qu'après de vigoureux efforts que vers huit heures nous atteignons, à environ 1 100 pieds d'altitude, une espèce de plateau où nous établissons notre campement pour la nuit. La tente est dressée, tandis que nos camarades rallient la *Belgica*. Pendant mon absence, Lecoite continuera à explorer le canal vers le Sud et le Sud-Ouest.

Notre première nuit à terre se passe aussi confortablement que possible. Nous sommes chaudement roulés dans nos sacs de peau de renne; d'ailleurs le froid n'est pas intense et nous avons plutôt à souffrir de l'humidité. Le 31 janvier, vers neuf heures du matin, nous plions bagages et quittons le lieu du campement; il fait très brumeux et nous nous dirigeons au compas vers le Nord-Nord-Ouest où nous avons aperçu des sommets rocheux. Mais bientôt la brume devient intense et, vers onze heures, nous campons de nouveau. A une heure, l'atmosphère s'étant allégée, nous reprenons notre marche vers une déclivité qui paraît devoir nous conduire à un point élevé. Nous traversons d'abord une plaine coupée de quelques crevasses, puis, toujours halant péniblement nos traîneaux, nous gravissons environ cent mètres d'une pente à 40°. Après quatre heures d'une marche éreintante, nous nous trouvons devant une crevasse large et profonde, absolument infranchissable; nous n'avons d'autre ressource que de rebrousser chemin et de retourner camper pour la nuit dans la plaine que nous avons traversée l'après-midi. Le 1<sup>er</sup> février, il neige à notre réveil; le vent chasse sur la plaine des tourbillons de grains durs et menus comme du sable. Nous tentons de gravir une autre pente, au Sud des pics rocheux qui sont le but de nos efforts, mais bientôt nous constatons que ceux-ci sont absolument abrupts et que leur ascension est impossible.

Pendant cette marche nous avons une vive alerte. Danco est attelé au même traîneau que moi; lui à gauche, moi à droite, nous sommes à quelques mètres l'un de l'autre. Soudain, mon brave ami disparaît brusquement comme si une trappe s'était ouverte sous ses pieds. Je m'arc-boute immédiatement pour le retenir. Mais il est probable que j'eusse été entraîné avec lui au fond de l'abîme si ses grands skis ne s'étaient accro-

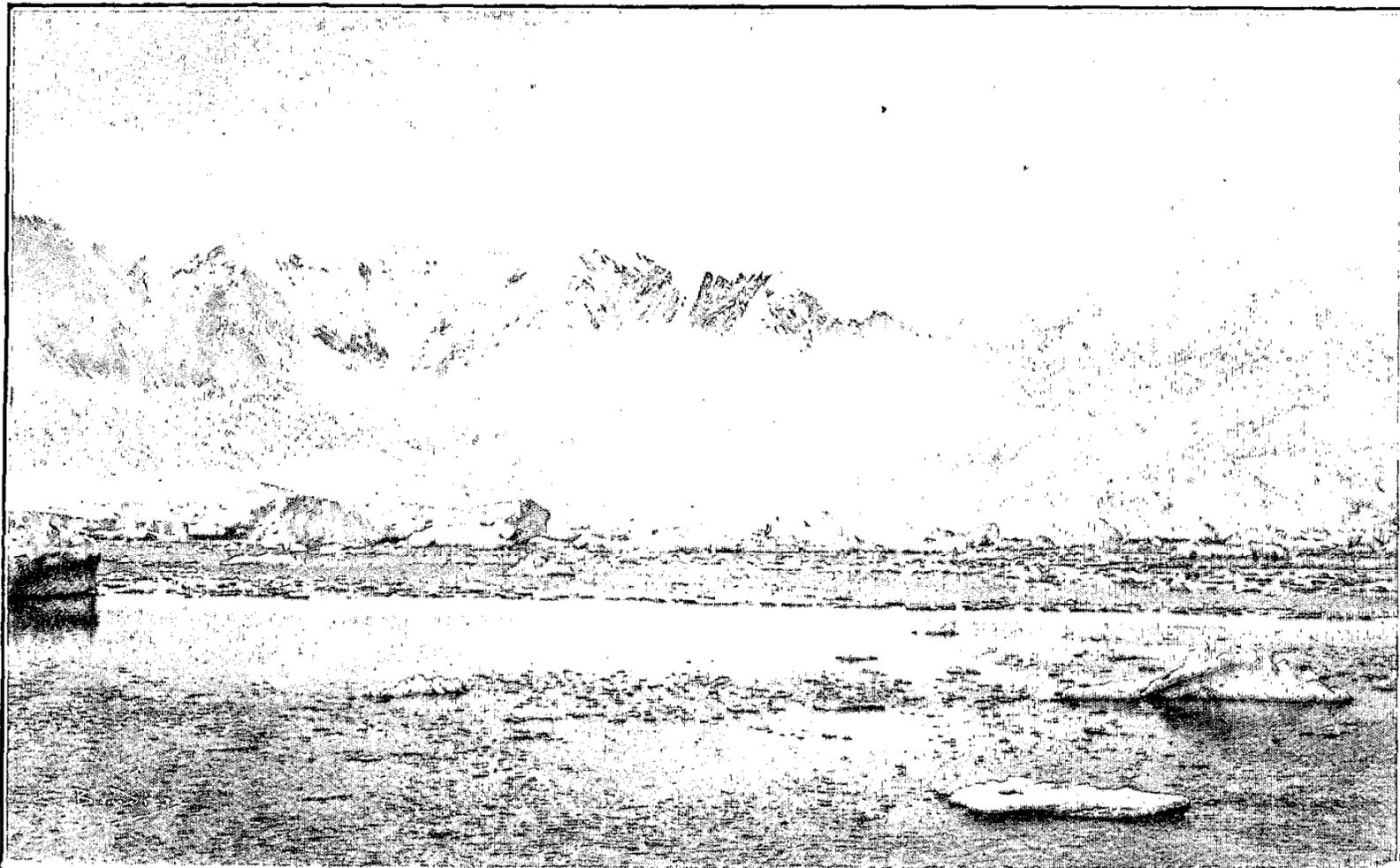


LE MONT WILLIAM (ÎLE ANVERS). — D'APRÈS UNE PHOTOGRAPHIE.

chés aux parois de la faille, par bonheur peu large, et qu'un pont de neige avait dissimulée à ses yeux. Nos camarades se précipitent en avant pour se porter au secours de Danco et nous le retirons bientôt, sans une

1. Charles Buls, bourgmestre de Bruxelles, au moment du départ de l'Expédition.

2. Comte Hippolyte d'Ursel, ancien président de la Société de géographie, membre de la Chambre des représentants, présenta aux Chambres belges la première demande de crédit en faveur de l'Expédition.



VUE PRISE DANS LA BAIE DE FLANDRE. — DESSIN DE BOUDIER.

égratignure, de sa périlleuse situation. Nous sommes constamment exposés à des accidents de ce genre : la plaine de névé sur laquelle nous marchons est coupée de nombreuses crevasses, étroites mais très étendues, qui ne sont à découvert que sur une partie très petite de leur parcours. Il est donc prudent de sonder à chaque pas le sol avec son bâton.

A cinq heures nous campons de nouveau dans la plaine et force nous est, après ces essais infructueux, de choisir pour point d'observation le sommet d'un des escarpements rocheux (*nunataks*) qui dominant l'anse à l'entrée de laquelle nous avons débarqué. Le 2 février dans la matinée, en nous livrant à une gymnastique périlleuse, nous parvenons à gravir ce nunatak dont l'altitude est de 315 mètres, et nous nous y installons en station avec le théodolite. Mais le temps s'épaissit et il est impossible de rien relever.

Toute la semaine durant, c'est à peine si nous pouvons observer pendant plus de trois heures. Le 3 février, par exemple, nous jouissons d'un grandiose et merveilleux panorama. A nos pieds le beau glacier qui s'écoule dans la baie a, dans sa partie inférieure toute coupée de crevasses, l'aspect d'une mer houleuse figée et glacée. Au delà du détroit qui s'étale devant nous dans sa majestueuse ampleur, la Terre de l'Est (Terre de Danco) est visible à perte de vue. Elle présente l'aspect d'un immense champ de neige parfaitement uni : l'inlandsis a tout nivelé, comblant de glace les vallées les plus profondes, ensevelissant le continent qui fort probablement s'étend au Sud. Malheureusement l'altitude n'est pas assez considérable pour que les nombreuses îles qui sont dans l'Est se détachent nettement de la terre principale.

Bien que l'inclémence du temps ne nous ait pas permis de tirer de la méthode de l'amiral Mouchez tout le parti que nous en espérons, les quelques observations qu'il nous ait été donné de faire ce jour-là serviront néanmoins d'utile vérification au lever exécuté sous vapeur.

Le 4, pendant une partie de la journée, Danco et moi, installés sur notre nunatak, nous prenons encore des relèvements, mais le soleil est caché à midi et il nous est impossible d'obtenir une hauteur méridienne.

Depuis notre débarquement, la brume et le mauvais temps nous condamnent souvent à l'oisiveté. Alors nous menons dans notre fragile home une vie de sybarites, nous levant tard, nous couchant tôt, mangeant beaucoup et souvent pour tuer le temps. Danco particulièrement a un appétit féroce et le petit réchaud ne chôme guère. La tente est presque constamment remplie des émanations odorantes du chocolat ou d'un bon et réconfortant fumet de soupe aux pois ou de gruau d'avoine.

Mais cette vie douillette ne devait pas se prolonger. Le 5 février, nous changeons de campement et allons nous établir sur la déclivité qu'il faudra descendre pour embarquer. Il vente très fort de l'Est-Nord-Est et la tente se déchire de toutes parts. Nous essayons d'abord de la raccommoder à l'aide d'épingles de sûreté : celles-ci ne servent qu'à produire de nouvelles déchirures. A la fin, pour sauver au moins en

partie notre abri, force nous est d'adopter une solution énergique : nous le réduisons considérablement, sacrifiant ce qui est trop mauvais ; puis, pour le protéger contre le vent auquel il ne résisterait pas, nous élevons, du côté où il souffle, un mur de neige. Nous sommes ainsi fort à l'étroit, vraiment entassés les uns à côté des autres. Il ne fait pas froid, mais nous souffrons toujours de l'humidité ; il dégèle et le sol, plus glacial que la glace elle-même, est si mou que nous y enfonçons.

Pendant toute la nuit du 6 février, le temps est épouvantable ; il vente et il pleut. Il pleut si fort que notre mur de glace se met à fondre. Le matin, notre campement, noyé par le dégel, perdu d'eau et de neige fondue, offre l'aspect le plus lamentable. La brise ayant un peu molli, nous escaladons une éminence où nous plantons un petit drapeau pour signaler notre présence à la *Belgica*, que nous apercevons au loin dans le détroit avec un plaisir que tout le monde comprendra. Le 6 février, nous levons le campement et descendons vers la rockerie de cormorans où nous avons débarqué. A cinq heures un canot est envoyé du bord.

Le temps de notre absence a été bien utilisé : la *Belgica* a parcouru le détroit plus à l'Ouest. Lecointe et Racovitza ont débarqué dans une vaste baie au Sud (baie Andword), et notre zoologue a recueilli d'intéressants échantillons botaniques et zoologiques. Lecointe a en outre relevé plusieurs îles nouvelles : les îles de Rongé <sup>1</sup>, couvertes de hautes montagnes, et l'île Cavelier de Cuverville <sup>2</sup>, qui présente une muraille rocheuse presque verticale, haute de plusieurs centaines de mètres.

Du haut de notre point d'observation, nous avons, comme je l'ai dit ci-dessus, jui le 3 février d'une vue étendue ; aussi coordonnant les notes et croquis de Lecointe avec les nôtres, nous eûmes bientôt une notion plus nette du labyrinthe où nous nous trouvions. De notre station de montagne, Danco et moi, nous avions cru reconnaître, au loin, l'île des Deux-Hummocks. Or, comme après notre entrée dans le détroit, nous avions été enveloppés de brume pendant vingt-quatre heures par une brise très fraîche du Nord-Est, nous croyions avoir dérivé fortement et il y avait une solution de continuité dans notre lever. Il fallait s'assurer si c'était bien l'île en question que nous avions vue, et du coup, en poussant une nouvelle pointe vers le golfe de Hughes, raccorder les deux parties de notre travail. Nous refîmes aussitôt route vers le cap Murray <sup>3</sup>, qui marque du côté Est l'entrée du détroit et d'où l'on embrasse la vue du golfe. C'était bien en effet l'île des Deux-Hummocks que nous avions aperçue de notre nunatak. La brise du Nord-Est ne nous avait portés que de six milles au Sud-Ouest, bien que le mouvement de l'eau contre nos murailles indiquât une dérive d'au moins deux milles à l'heure : probablement, sans nous en douter, nous avions été soumis à des courants opposés de flot et de jusant.

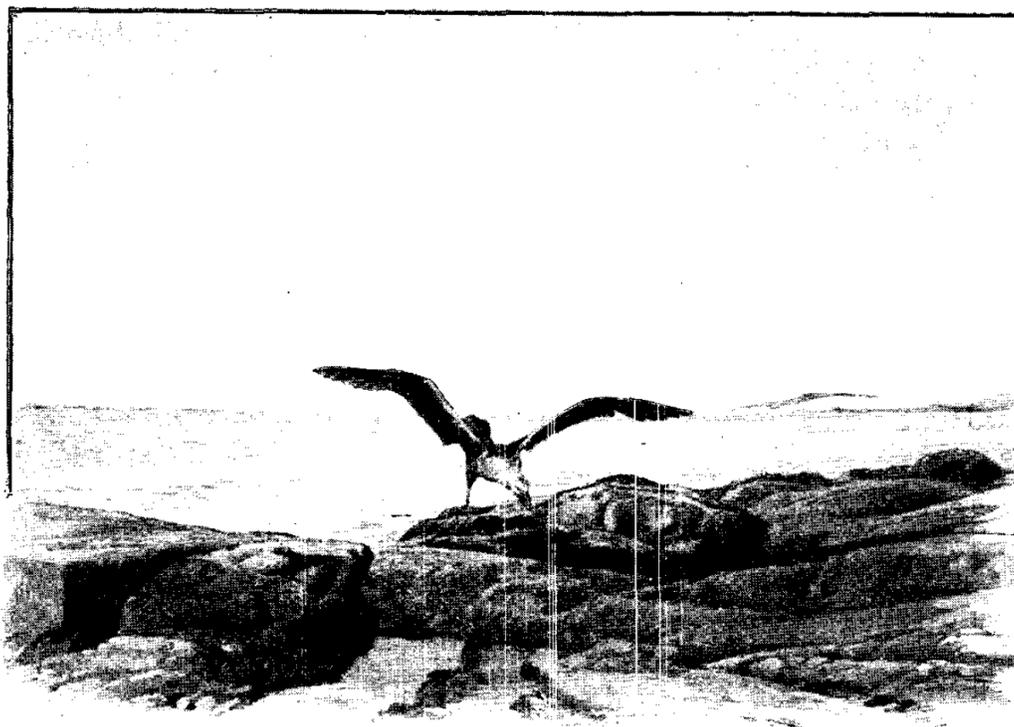
1. M<sup>me</sup> de Rongé, protectrice de l'Expédition.

2. Amiral Cavelier de Cuverville, ancien chef de Lecointe dans la marine française.

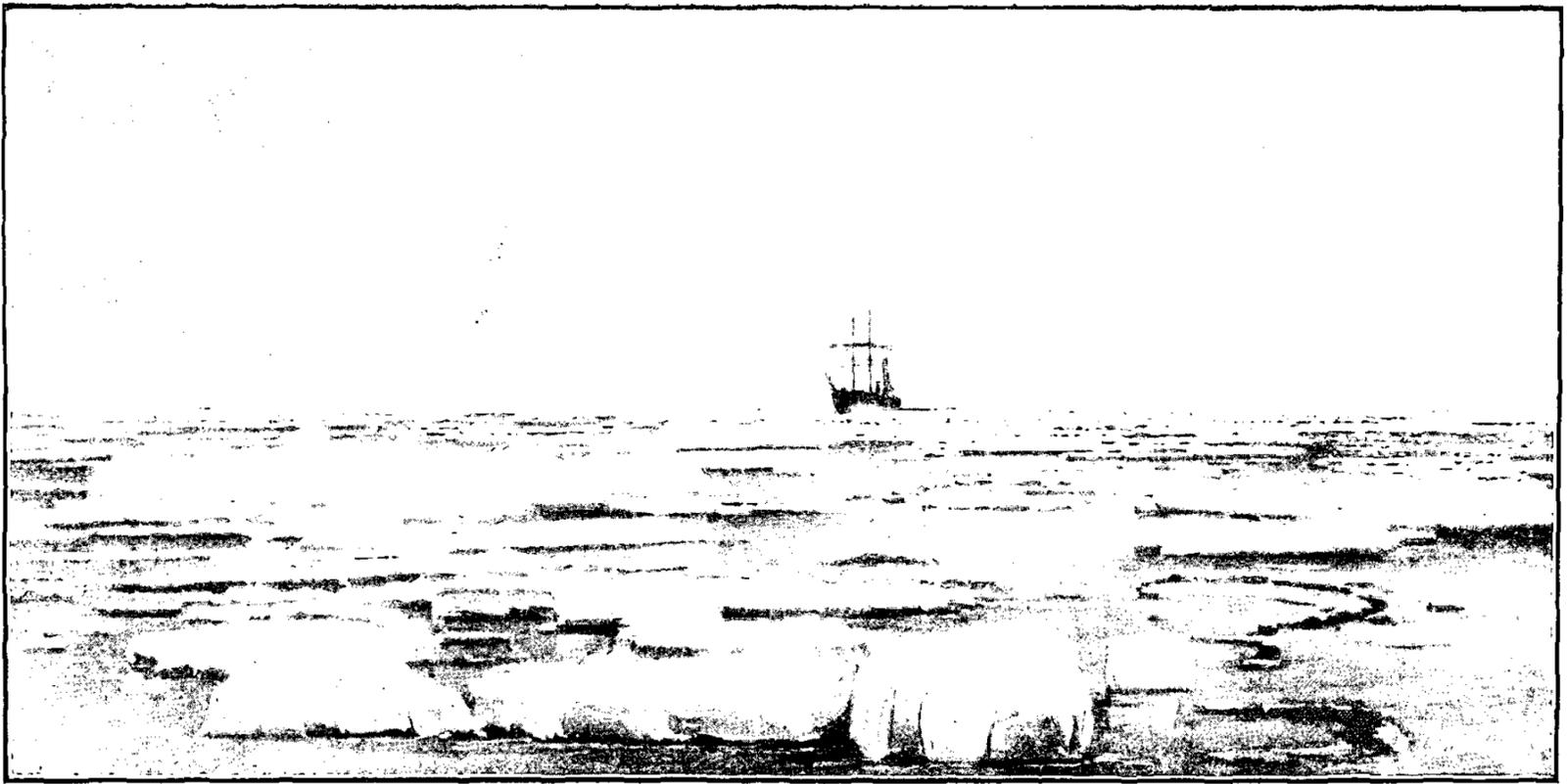
3. Sir John Murray, le savant anglais qui dirigea la publication des travaux de l'expédition du *Challenger* dont il fit partie.

(A suivre.)

A. DE GERLACHE.



PÉTREL GÉANT DEPOUILLANT UN CADAVRE DE PHOQUE. — DESSIN D'OULEVAY.



LA LISIÈRE DE LA BANQUISE — DESSIN DE TAYLOR.

## QUINZE MOIS DANS L'ANTARCTIQUE<sup>1</sup>

(LE PREMIER HIVERNAGE DANS LA BANQUISE AUSTRALE),

PAR M. ADRIEN DE GERLACHE,

COMMANDANT DE LA *Belgica* ET CHEF DE L'EXPÉDITION ANTARCTIQUE BELGE.

### IV

#### FAUNE ET FLORE DES TERRES ANTARCTIQUES. — VERS L'EXTRÊME-SUD.

Pingouins du Sud et pingouins du Nord. — Organisation communiste des colonies de manchots papous. — La propriété individuelle chez les pingouins à bec noir. — Les démêlés du goéland et du zoologue. — Le géologue mystifié par le goéland dominicain. — Suite et fin de l'exploration du détroit. — La vie d'un iceberg. — Dans le Pacifique. — Navigation le long de la banquise.



UN PAISIBLE BOURGEOIS DE L'ANTARCTIQUE  
(*APTENODYTES FORSTERI*).  
D'APRÈS UNE PHOTOGRAPHIE.

**D**E son débarquement sur l'île Cavelier de Cuverville, Racovitza ne s'est pas borné à rapporter de curieux échantillons de faune et de flore ; il a pu en outre se livrer à de curieuses observations dans les roqueries de manchots<sup>2</sup> qui y sont établies. D'ailleurs, un peu partout, soit sur les terres qui bordent le détroit, soit sur les îles dont il est semé, nous rencontrons de ces roqueries ou colonies, assemblées bruyantes et comiques que notre approche ne disperse pas : ces pauvres animaux, n'ayant jamais vu d'hommes avant nous, n'ont pas appris à les craindre.

De tous les animaux rencontrés dans l'Antarctique, les

1. *Suite. Voyez p. 313, 325 et 337.*

2. « Les navigateurs espagnols du XVII<sup>e</sup> siècle rencontrèrent des manchots dans leurs voyages aux régions australes et leur donnèrent le nom de *pinguinos*, de *pen-güie* qui signifie graisse, nom qui fait allusion à l'aspect dodu de ces oiseaux. Ce nom de pingouin leur a été conservé dans toutes les langues de l'univers, le français excepté, et la raison en est la suivante : les voyageurs arctiques découvrirent, dans les régions glacées du Nord, d'autres oiseaux qui ne volaient pas et leur donnèrent aussi le nom de pingouins. Or, les naturalistes français constatèrent le fait que les pingouins du Sud et les pingouins du Nord sont des oiseaux tout à fait différents et ils eurent le tort de réserver le nom de pingouin aux pingouins du Nord et de créer de nouveaux noms, ceux de manchot et gorfou, pour les pingouins du Sud. Mais tous ces noms : pingouin, manchot, gorfou, ne sont plus employés dans le langage scientifique depuis que Linné, dans son *Systema naturæ*, publié en 1766, a établi la nomenclature binaire des animaux. Les animaux portent depuis lors deux noms latinisés, le premier indiquant le genre, le second l'espèce, ce qui élimina les noms communs. » (Racovitza, *Bulletin de la Société royale belge de Géographie*).

vrirent, dans les régions glacées du Nord, d'autres oiseaux qui ne volaient pas et leur donnèrent aussi le nom de pingouins. Or, les naturalistes français constatèrent le fait que les pingouins du Sud et les pingouins du Nord sont des oiseaux tout à fait différents et ils eurent le tort de réserver le nom de pingouin aux pingouins du Nord et de créer de nouveaux noms, ceux de manchot et gorfou, pour les pingouins du Sud. Mais tous ces noms : pingouin, manchot, gorfou, ne sont plus employés dans le langage scientifique depuis que Linné, dans son *Systema naturæ*, publié en 1766, a établi la nomenclature binaire des animaux. Les animaux portent depuis lors deux noms latinisés, le premier indiquant le genre, le second l'espèce, ce qui élimina les noms communs. » (Racovitza, *Bulletin de la Société royale belge de Géographie*).

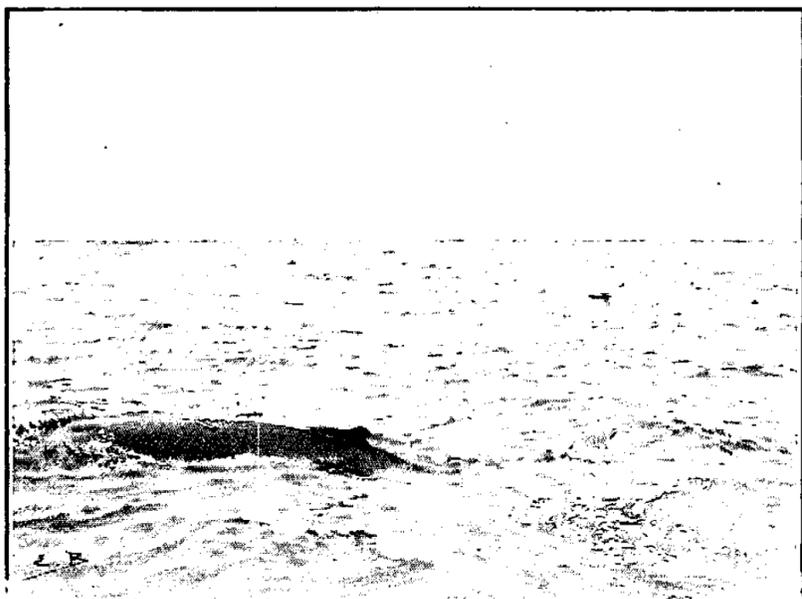
manchots sont certainement les plus intéressants. Doués à la fois d'un naturel curieux et peu farouche, ces drôlatiques petites caricatures d'hommes se laissent approcher de fort près, nous fournissant ainsi d'inépuisables sujets d'observation et de distraction.

Ces singuliers oiseaux ont les ailes atrophiées par le manque d'usage, et ce qui leur en reste constitue de véritables nageoires qui, lorsqu'ils sont à terre, peuvent tout au plus leur servir à garder l'équilibre dans leur marche hésitante et maladroite. Leur corps, garni de plumes dures et extrêmement courtes, appliquées contre la peau très épaisse, semble recouvert d'une cuirasse d'écailles luisantes. Mais ce qui contribue surtout à leur donner une physionomie particulière, c'est qu'ils se tiennent bien verticalement droits sur leurs pattes, placées beaucoup plus en arrière que chez aucun autre oiseau. Avec leur plumage d'une blancheur éclatante sur le ventre et la poitrine, d'un noir bleuâtre sur le dos, ils ont l'air de petits bonshommes en habit de cérémonie : leur maintien digne et grave, leur air doctoral et un peu pédant, sont tout à fait amusants. Ils sont très agiles dans l'eau où ils se meuvent avec une étonnante vivacité. A terre, ils sont extrêmement gauches. Lorsqu'on les effraye, ils se livrent à des ébats bizarres qui les font paraître absolument stupides, conséquence de leur singulière conformation. Leurs habitudes et leurs mœurs témoignent au contraire de beaucoup d'intelligence et de sérieuses qualités morales, dont les moindres ne sont pas le dévouement, la persévérance, l'esprit de famille.

Les pingouins, dont l'eau est l'élément favori, n'atterrissent guère qu'au moment de la ponte, pour couvrir leurs œufs et ensuite élever et soigner les jeunes, jusqu'au moment où ceux-ci sont eux-mêmes en état de prendre la mer. C'est à cet effet qu'ils s'établissent sur les falaises et se groupent en des espèces de villages dont l'organisation est extrêmement curieuse et absolument différente, selon l'espèce à laquelle appartiennent les colons. Arrivé dans le détroit à l'époque propice, notre zoologue a eu la bonne fortune de pouvoir étudier sérieusement les deux principales espèces de pingouins qui habitent l'Antarctique.

Les pingouins ou manchots papous (*pygoscelis papua*) portent, en plus de l'habit ordinaire des manchots, un diadème blanc d'un bel effet sur leur tête noire ; leur bec est d'un rouge écarlate. Ces graves et calmes personnages, plutôt majestueux, ont réalisé le grand rêve socialiste : ils pratiquent le communisme et semblent s'en trouver bien, à en juger par l'ordre et la paix qui règnent dans leurs rokeries.

Ils établissent sur des plate-formes, judicieusement choisies à quelques mètres au-dessus du niveau de la mer et la surplombant, de véritables *nurseries*. D'un côté un plan légèrement incliné, servant d'escalier, conduit à une plage de gravier où les adultes qui ne sont pas « de service » paressent en d'interminables siestes, ou devisent gravement entre eux en gardant toujours le ton le plus calme et le plus convenable ; d'autres encore pêchent en plongeant dans les flots. Les petits, très drôles avec leur fin duvet qui les fait ressembler à des boules floconneuses de laine grise, sont groupés au milieu de la plate-forme, sous l'œil vigilant de quelques adultes faisant l'office de gouvernantes. Si quelqu'un des jeunes, trompant un instant la surveillance des gardes, parvient à s'échapper et à gagner le bord de la plate-forme, l'imprudent est bien vite ramené à sa place à coups d'ailes et de bec vigoureusement appliqués. Mais ce qui est tout à fait curieux, c'est la façon dont se relaient les surveillants. A un moment donné, l'un d'eux, qui vraisemblablement a fini sa faction,



UN DOS DE JUBARTE. — DESSIN DE BOUDIER.

pousse un cri strident, fort peu harmonieux, auquel répond un cri semblable parti du groupe des flâneurs de la plage ; et bientôt, après quelques appels et quelques réponses, le manchot interpellé d'en haut se décide à faire l'ascension du plan incliné. Aussitôt qu'il a mis les pattes sur la plate-forme, la garde descendante se précipite dans le sentier et, dégringolant vivement de roche en roche, va se plonger avec délices dans la mer. Racovitza a pu se convaincre que ce manège se renouvelle à intervalles réguliers et marque donc une véritable institution. Quant à la pâture des petits, chaque parent y pourvoit pour sa progéniture. Après avoir été à la mer se gorger de petits crustacés, les adultes s'attardent quelques instants sur la plage, en gens soigneux, pour lisser leurs plumes et réparer le désordre de leur toilette. Un à un, ils se dirigent ensuite vers la pente qu'ils gravissent péniblement.

S'accrochant du bec aux anfractuosités des roches, se hissant sur leurs ailerons et leurs pattes, ils finissent par atteindre la plate-forme où leurs deux enfants, qui les reconnaissent sans l'ombre d'hésitation, les rejoignent vivement et, s'accroupissant devant eux, se postent bec à bec avec leurs parents qui leur dégorgent alors une partie de la nourriture pêchée à leur intention. Notre zoologue, qui a été pendant une journée

entière citoyen d'une de ces villes papoues, assure qu'il a été parfaitement reçu par les colons. A peine sa venue a-t-elle provoqué quelques piailllements, qui n'étaient probablement que la manifestation d'un légitime étonnement. Puis, ce léger émoi bien vite apaisé, chacun est retourné à ses petites occupations, sans plus songer à sa présence.

Chez les pingouins à bec noir ou manchots antarctiques (*pygoscelis antarctica*) au contraire, nos visites provoquaient les plus vives protestations. D'emblée, les différences de caractères s'accusaient. Lorsque nous approchions de leurs rockeries, avant même de les avoir vus, nous savions que nous avions affaire à eux : leurs cris étourdissants nous en avertissaient. En effet, ces oiseaux sont aussi querelleurs, nerveux et peu en-



UN VILLAGE DE MANCHOTS PAPOUS. — D'APRÈS UNE PHOTOGRAPHIE

durants que les pingouins papous sont pacifiques. Physiquement aussi, ils sont moins beaux ; ils n'ont point la majesté que les pingouins à bec rouge doivent à leur diadème et à leur prestance imposante ; plus petits et plus maigres, ils ont sur leurs joues blanches une petite raie noire, effilée, partant des commissures du bec et qui donne à leur physionomie une expression insolente et frondeuse.

Leur organisation sociale est totalement différente de celle si ingénieuse des manchots papous. Ici, plus de communisme : la propriété individuelle est vigilement défendue de nid à nid à chaque heure du jour. Les villages de pingouins à bec noir présentent un aspect très curieux. Les nids sont alignés avec symétrie le long de petites rues et d'impasses. Les carrefours servent sans doute aux réunions publiques qui doivent fréquemment tourner en bagarres. Chaque père de famille habite avec son épouse et ses deux jeunes, ces derniers vêtus de gris avec une bavette blanche, un nid séparé, rond, très primitif, fait de cailloux et d'ossements. La petite zone, mesurée à vue de bec, qui entoure immédiatement le nid, est le territoire de chaque famille. Cette délimitation, forcément approximative, car les pingouins ne jouissent pas des bienfaits du système métrique, est le sujet de contestations aussi violentes que constantes. Chacun des parents descend alternativement à la mer pour y chercher la pâture des petits, et il est vraiment curieux de les voir retrouver leurs demeures, toutes semblables pourtant, sans la moindre hésitation. Par exemple cela ne va pas sans discussions et chicanes, de la part des voisins ; ceux qui demeurent à l'extrémité du village ne peuvent arriver à leur nid qu'après bon nombre de conciliabules fort aigres, renouvelés presque à chaque nid, et agrémentés de nombreux coups de bec. Et ce sont ainsi des querelles perpétuelles avec les voisins d'à côté et avec les voisins d'en face, des contestations permanentes formulées le bec menaçant et le ton haut sur un mode suraigu. Vraiment ces rageuses petites bêtes ne décolèrent pas et l'on se demande ce qui peut les mettre ainsi constamment hors d'elles !

Très curieuses aussi, les mœurs de quelques-uns des autres oiseaux que Racovitza a pu étudier pendant notre séjour dans le détroit. C'est d'abord le charmant pétrel des neiges (*pagodroma nivea*), gracieuse petite bête au plumage blanc satiné et doux, avec des yeux, un bec et des pattes de jais. C'est ensuite le grand pétrel (*ossiifraga gigantea*) aussi lourd, disgracieux et laid que le pétrel blanc est élégant et joli. Ses ailes atteignent deux mètres d'envergure ; son plumage varie, suivant les individus, du blanc sale au brun le plus foncé ; ses pattes grandes et fortes sont palmées et son bec de couleur rose est énorme et crochu. Tandis que le pétrel des neiges se nourrit de petits crustacés, le grand pétrel dépèce les dépouilles des autres animaux et

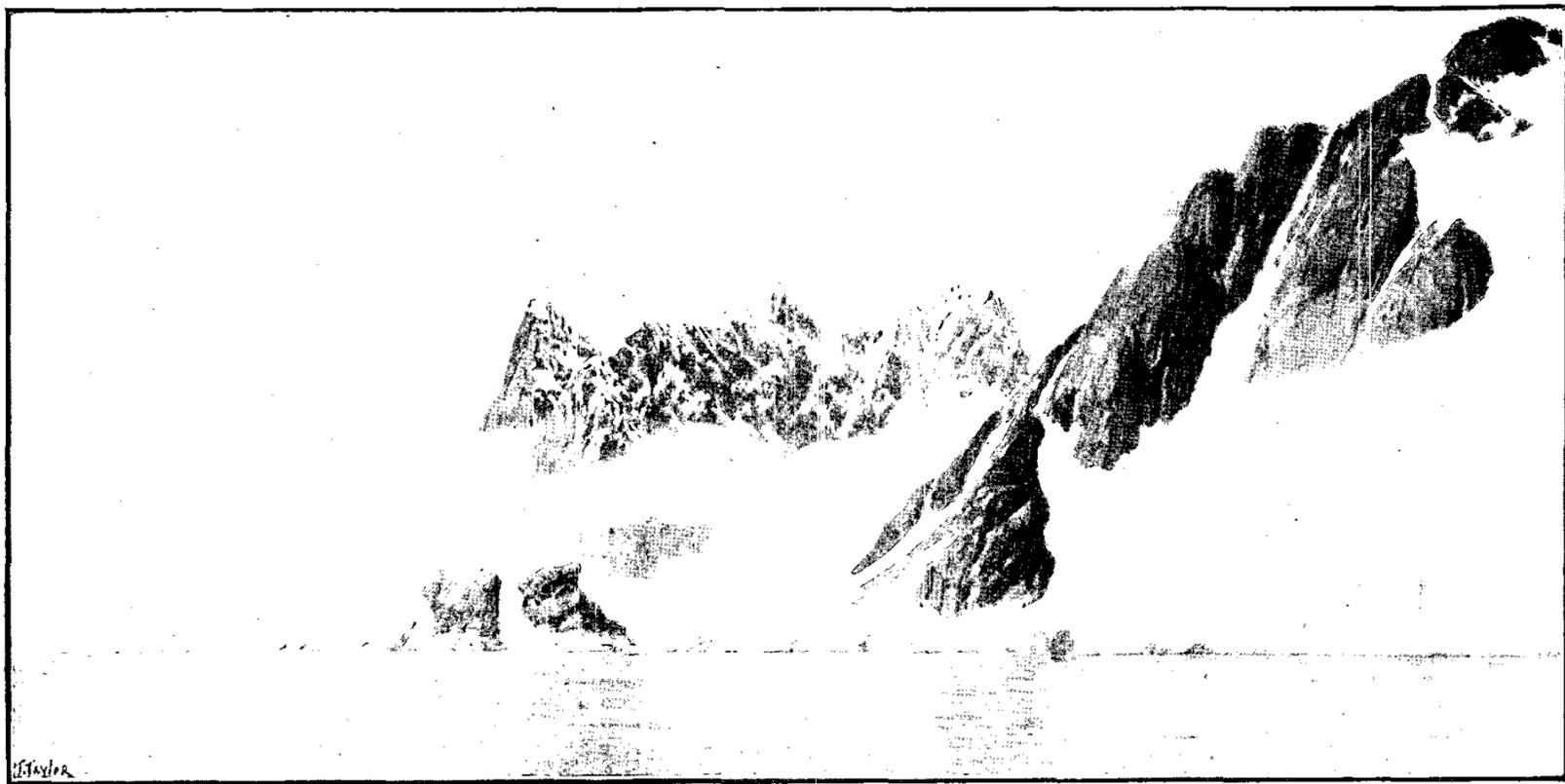
se repait de cadavres. Lorsque nous abandonnions une dépouille quelconque, les grands pétrels qui flânent constamment en quête d'une proie fondaient sur elle et se gorgeaient hideusement en se couvrant de sang... Pour reposer nos yeux de ce répugnant spectacle, voici les sternes blancs, aux ailes effilées, gracieux comme des hirondelles, les pigeons du Cap (*daption capensis*), l'oiseau des tempêtes (*oceanites oceanicus*). Les cormorans ne sont pas rares dans le détroit où leurs rockeries sont souvent voisines de celles des manchots. Je dois citer encore les goélands, parmi lesquels le brun (*megalestris antarctica*), oiseau courageux qui défend ses petits avec la dernière énergie, ainsi que l'a raconté notre brave zoologue qui a eu une désagréable querelle avec un ménage de ces oiseaux.

A la vérité, je n'ajoute qu'une foi relative à la version qu'il fournit lui-même de l'incident. Il raconte qu'il a voulu se hisser sur une plate-forme de la falaise simplement pour y cueillir une petite graminée, mais qu'à mi-chemin il a été vigoureusement attaqué par un père et une mère goélands qui, nichant sur la même plate-forme, s'imaginaient qu'il en voulait à leur progéniture. Moi qui connais Racovitza et qui sais combien, chez lui, le zoologue domine le botaniste, j'ai quelque peine à croire à cette innocente histoire. Je n'admettrai jamais qu'il ait passé près d'une proie comme celle que lui offrait le nid de goélands, sans essayer de se l'approprier. J'incline à croire que ses intentions étaient beaucoup moins pures qu'il ne veut bien le dire et que papa et maman goélands avaient vraiment de sérieuses raisons de se méfier de lui. Notre zoologue devait d'ailleurs jouir dans tout le détroit d'une réputation déplorable, et il n'est pas inadmissible que l'écho de ses crimes fût dès lors parvenu jusque sur la plate-forme dont on lui défendait l'accès avec un si beau courage.

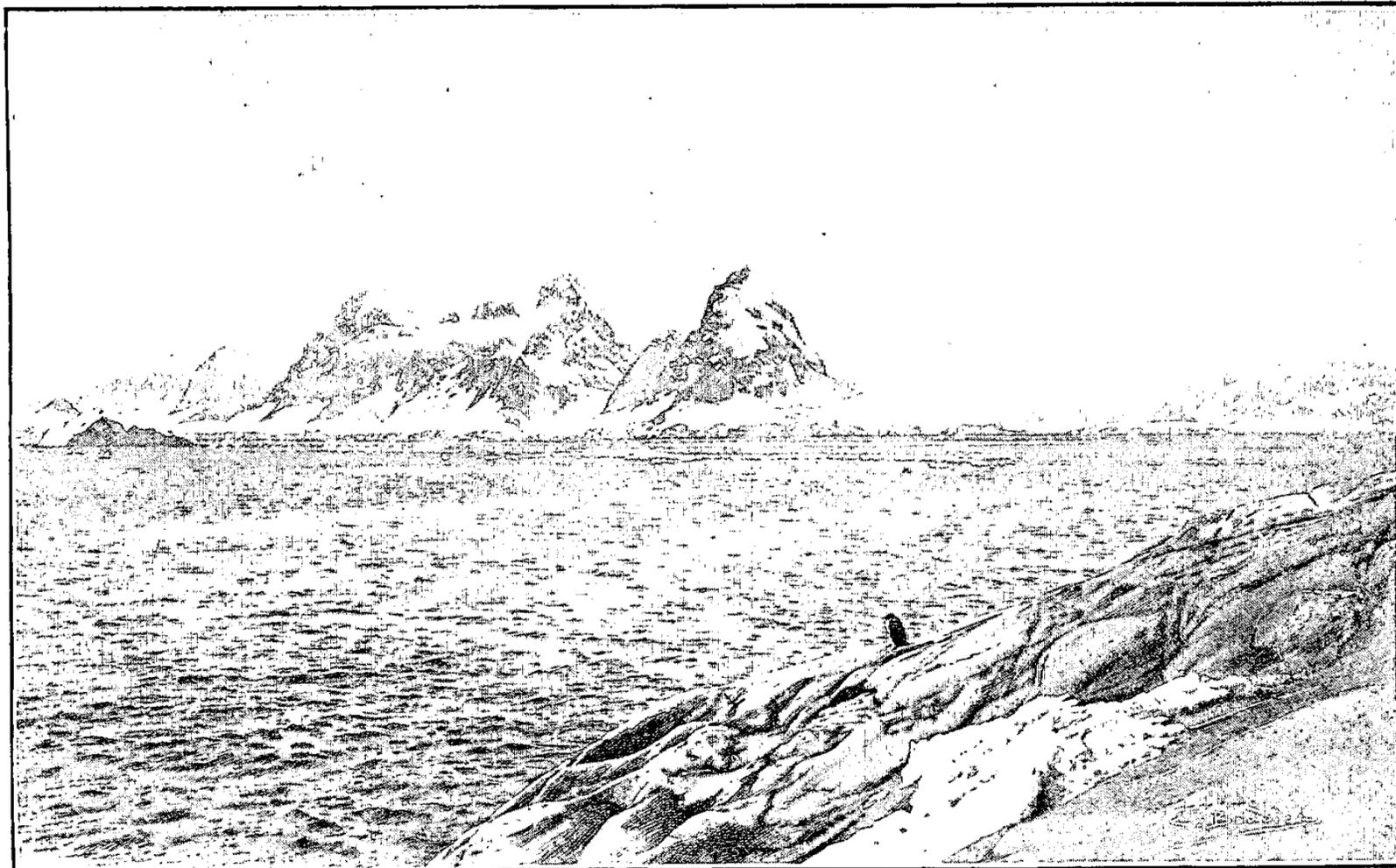
Comme spécimen de l'espèce goéland, nous rencontrons encore le beau goéland dominicain (*larus dominicanus*) blanc avec les ailes et une partie du dos brun foncé, le bec et les pattes jaunes. Racovitza a spirituellement raconté, dans une conférence, le mauvais tour que cet oiseau joue, sans s'en douter, aux géologues :

« Cet oiseau est la bête noire des géologues, car il s'est permis de leur adresser une plaisanterie du plus mauvais goût. Grand amateur de mollusques, il trouve l'objet de ses désirs à la grève ou sur les roches au niveau de la mer, et il est particulièrement friand de patelles. Une fois le mollusque détaché, notre goéland le transporte sur un rocher où il le dévore en laissant la coquille. Puis il va en chercher un autre exemplaire qu'il rapporte au même endroit pour lui faire subir la même opération, et ainsi de suite jusqu'à ce qu'il n'ait plus faim. Il forme ainsi sur les rochers, au-dessus du niveau de la mer, de petits amas de dix ou douze coquilles qui représentent la valeur d'un dîner ou d'un déjeuner. Comme il y a beaucoup de goélands dominicains qui mangent beaucoup de mollusques, il y a beaucoup d'amas de coquilles le long des bords des mers qu'ils habitent. Et si l'on considère qu'ils font ce métier depuis des milliers d'années, on ne s'étonnera pas que les coquilles apportées par eux forment quelquefois de véritables bancs que la vase et le sable, produits de la désagrégation des roches, viennent cimenter pour former des assises coquillières.

« Arrive le géologue ! D'un marteau savant il explore les roches du bord de la mer. Tout à coup, il tombe en arrêt. D'une couche détritique, il vient d'extraire une coquille ; fièvreusement, il continue ses fouilles et voilà une seconde coquille ; puis une troisième, une quatrième : voilà tout un banc coquillier. Un coup d'œil expert lui suffit pour constater que les coquilles trouvées sont de même espèce que celles des mollusques



LE CAP RENARD. — DESSIN DE TAYLOR.



L'ÎLE WIENCKE ET UNE DES ÎLES WAUWERMANS. — DESSIN DE BOUDIER.

« actuellement vivant dans la mer. Il en conclut donc que le niveau de la mer se trouvait antérieurement au  
 « niveau de la couche qu'il vient de découvrir. Dans un important mémoire, il décrit minutieusement sa trou-  
 « vaille et discute longuement si c'est la mer qui s'est retirée ou si c'est la terre qui s'est soulevée pour  
 « mettre à sec son banc coquillier. Et l'Académie de lui décerner un prix, et les journaux scientifiques de pro-  
 « clamer sa découverte! Il n'y a que le goéland dominicain qui continue à déguster tranquillement ses patelles  
 « sans se douter qu'il a fait une bonne blague. »

Presque constamment, la *Belgica* est entourée de cétacés que nous pouvons voir souvent d'assez près. Ce sont d'abord et en grand nombre des mégaptères, plus connus sous le nom de jubartes, cétacés de belle taille qui mesurent de 12 à 15 mètres. Comme les baleinoptères également très abondants dans le détroit, les mégaptères sont des cétacés à fanons, mais à fanons beaucoup moins grands que ceux de la baleine franche. Celle-ci, dont la tête est énorme, en possède de 500 à 700 qui mesurent 3 mètres environ : au prix où ils sont, il y a toute une petite fortune dans la bouche d'une baleine franche. Malheureusement, nous n'en avons pas rencontré une seule dans l'Antarctique.

La flore excessivement chétive du détroit se réduit à quelques plaques de mousse et de lichens qui tachent çà et là les roches des falaises; sur les plages, quelques petites algues; enfin, dans les parties les plus abritées, une frêle graminée qui est la seule plante à fleurs de la région.

Le 6 février, nous restons en panne pour la nuit près du cap Murray. Le lendemain, après avoir relié des points remarquables du golfe à d'autres du détroit, nous embouquons de nouveau dans celui-ci, longeant cette fois de très près la côte orientale, pénétrant dans les moindres criques et anses.

Nous reconnaissons ainsi successivement la baie Charlotte (ainsi baptisée en l'honneur de la gracieuse fiancée de Lecointe), le cap Reclus, et un chenal séparant les îles Delaite <sup>1</sup>, Nansen, Brooklyn <sup>2</sup>, Wyck <sup>3</sup> et Pelseener <sup>4</sup>, de la terre de Danco. Nous donnons à ce chenal le nom de chenal de la Plata, en reconnaissance des services que nous ont rendus les Argentins.

Au fond de la baie de la reine Wilhelmine, Arctowski détache d'une belle falaise quelques fragments de schistes, les seuls spécimens de roches sédimentaires que nous ayons recueillis. Malheureusement, une grande masse de glace qui surplombe la falaise rend des plus dangereux le débarquement en cet endroit : je dois prier

1. Julien Delaite, secrétaire du Comité de propagande de Liège.
2. Brooklyn, lieu de naissance du Dr Cook.
3. Wyck, maire de Brooklyn.
4. Paul Pelseener, zoologue belge.

le zélé géologue d'écourter ses recherches, en sorte qu'il ne peut suivre, comme il le désirait, les traces de ce terrain. Nous doublons le cap Anna et nous avons, en nous dirigeant de là vers le bord oriental du détroit, une belle échappée sur le canal de Schollaert <sup>1</sup>, dans lequel Lecointe a quelque peu pénétré avec la *Belgica* pendant notre excursion sur l'île Brabant. Le 8 février, en rangeant l'île Anvers qui présente un beau massif rocheux, les monts Osterrieth <sup>2</sup>, nous pénétrons dans un chenal, étroit mais sûr, formé par cette grande île et l'île Wiencke. Parcourue suivant la direction Nord-Est (qui est aussi celle des monts Osterrieth, des monts Solvay et des monts Brugman <sup>3</sup>) par la belle sierra Du Fief <sup>4</sup>, l'île Wiencke offre les sites les plus pittoresques qu'il nous ait été donné d'admirer. La navigation dans la première partie du chenal où nous avons pénétré, le chenal de Neumayer <sup>5</sup>, bordée par deux murailles abruptes, est vraiment saisissante.

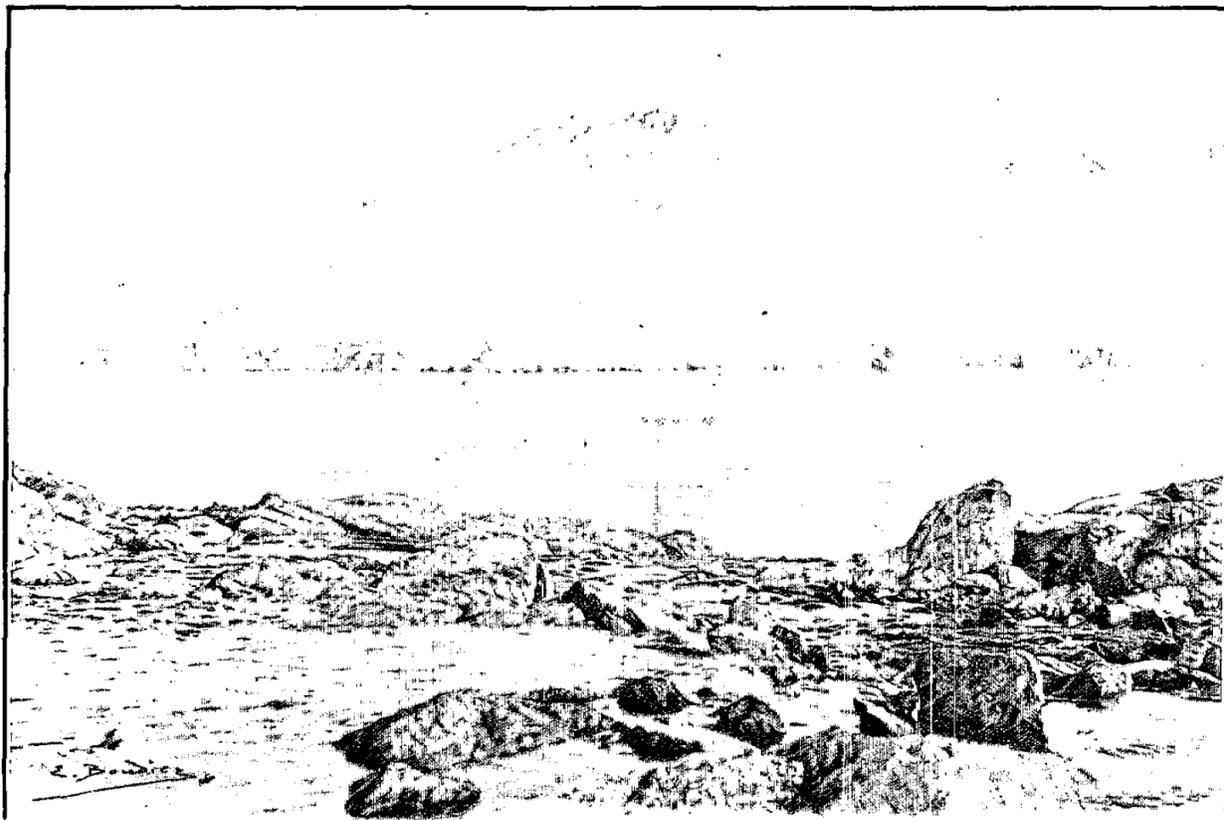
L'île Wiencke se projetant sur l'île Anvers, nous ne savons pas, tout d'abord, si elle n'y est pas rattachée et si ce n'est pas dans un canal plutôt que dans un fjord que nous nous sommes engagés. Chaque découpeure de la côte nous ménage une surprise, et nous éprouvons à la fouiller et à en faire le croquis cette ivresse particulière au savant que de patientes recherches conduisent à des arcanes nouvelles.

Nous avons le pressentiment que nous touchons au terme de cette navigation passionnante dont chaque étape a modifié, complété la carte antérieure, et que bientôt nous allons arriver au seuil du Pacifique.

Vers neuf heures du soir, nous stoppons. Nous avons à tribord, sur l'île Anvers, les monts William et Moberby, découverts et baptisés par Biscoe, qui s'en approcha par le Pacifique, en 1832. Devant nous s'ouvre, en une admirable échappée, l'étendue du Grand Océan.

Le lendemain 9 février, nous débarquons sur l'île Wiencke et, plus tard, sur une des îles Wauwermans <sup>6</sup>, recouvertes, comme tous les îlots de ces parages, par un glacier en forme de calotte.

De là, nous embrassons un vaste panorama : au Nord, le chenal de Neumayer et le cap Albert Lancaster <sup>7</sup> qui sépare ce chenal d'une vaste baie découpée dans l'île Anvers, peut-être celle où débarquèrent Biscoe en 1832 et Dallmann en 1874. Le mont William et le mont Moberby se projettent l'un sur l'autre, tandis qu'à l'Est la sierra Du Fief profile sur le ciel azuré sa crête festonnée. Au Sud-Est s'approfondit au



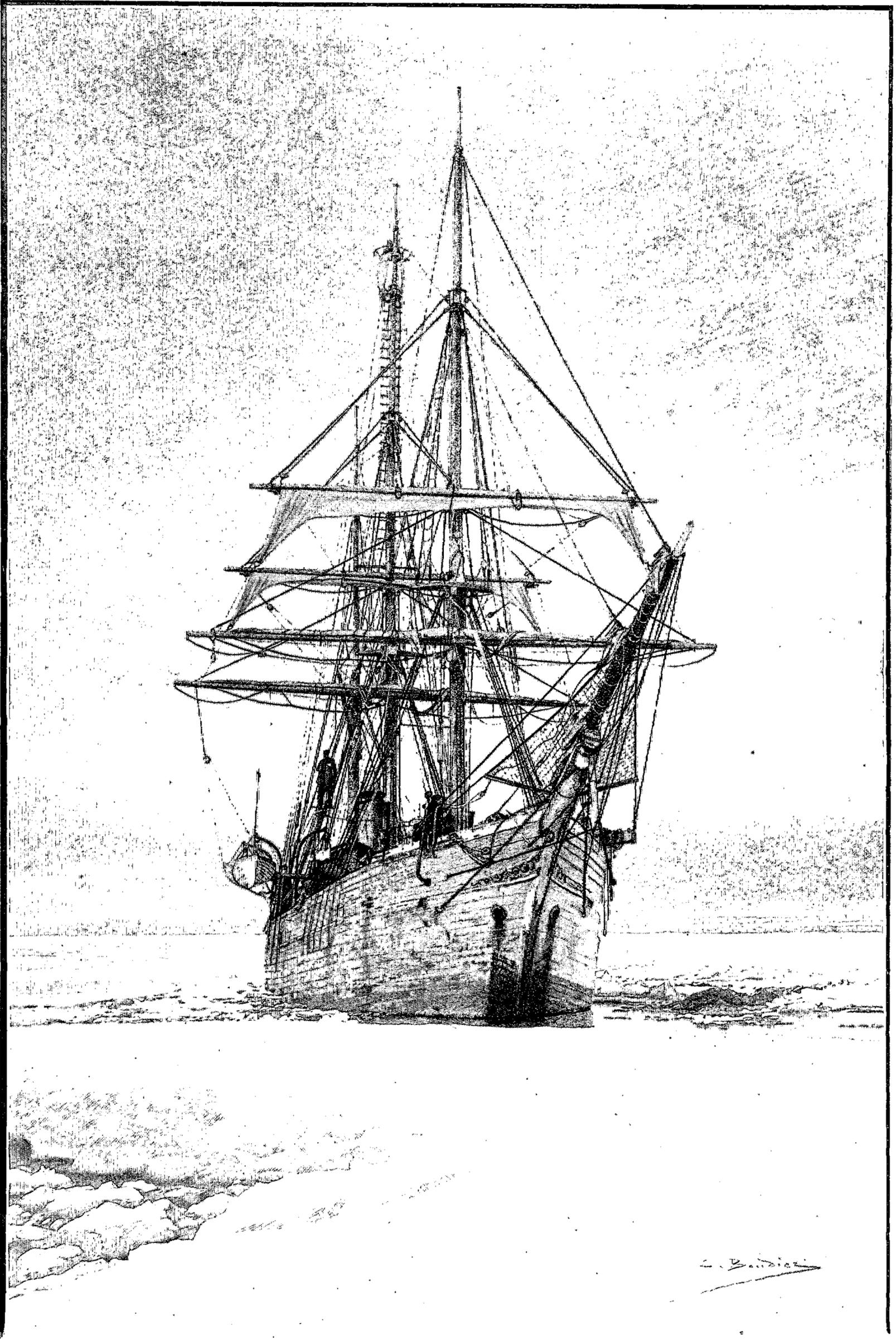
LES ABORDS DE L'ÎLOT BOB OU DE LA FAMINE. — DESSIN DE BOUDIER.

loin une échancrure où dévalent d'imposants glaciers soudés sur les hauteurs en un immense champ de glace, l'inlandsis antarctique. Au Sud, de hautes falaises prolongeant à peu près dans cette direction les sommets de la sierra Du Fief. À l'Ouest enfin, le Pacifique sans limites.

Il fait presque calme, la mer à peine ridée braille sous le soleil. L'après-midi de cette journée radieuse, nous doublons le cap Errera <sup>8</sup>, et, rentrant dans le détroit, nous longeons la côte Est de l'île Wiencke qui, comme la côte Ouest,

est d'un grand caractère ; nous entrons dans un chenal qui sépare l'île Wiencke de deux petites îles couvertes de neige (île Fridtjof <sup>9</sup> et île Bob <sup>10</sup>), que nous laissons par tribord après y avoir débarqué Racovitza,

1. Ministre de l'Intérieur au moment du départ de l'Expédition.
2. M<sup>me</sup> Ernest Osterrieth, d'Anvers.
3. M. Ernest Brugman, de Bruxelles.
4. Secrétaire général de la Société de Géographie de Bruxelles.
5. Promoteur de l'expédition antarctique allemande.
6. Lieutenant-général Wauwermans, ancien président de la Société de Géographie d'Anvers.
7. Albert Lancaster, directeur du service météorologique à l'Observatoire royal de Bruxelles.
8. M. Leo Errera, directeur de l'Institut botanique de Bruxelles.
9. Fridtjof, fils de M. Johan Bryde, consul de Belgique à Sondelfjord.
10. Robert-Frédéric de Gerlache, mon neveu.



NAVIGATION DANS LA BANQUISE. — DESSIN DE BOUDIER.

Danco, Arctowski et Cook, que nous devons venir reprendre deux heures après. Quant à la *Belgica*, elle se dirige vers la côte Est du détroit, où Lecoinge a navigué, pendant notre campement, sur l'île Brabant et dont nous désirons préciser quelques détails.

Nous étant attardés à ce travail, il fait presque nuit noire lorsque nous allons rechercher à l'île Bob nos camarades, qui commençaient à désespérer de nous voir revenir et éprouvaient cruellement les tiraillements de la faim. En souvenir de cet incident, l'île Bob fut longtemps désignée à bord sous le nom d'île Famine.

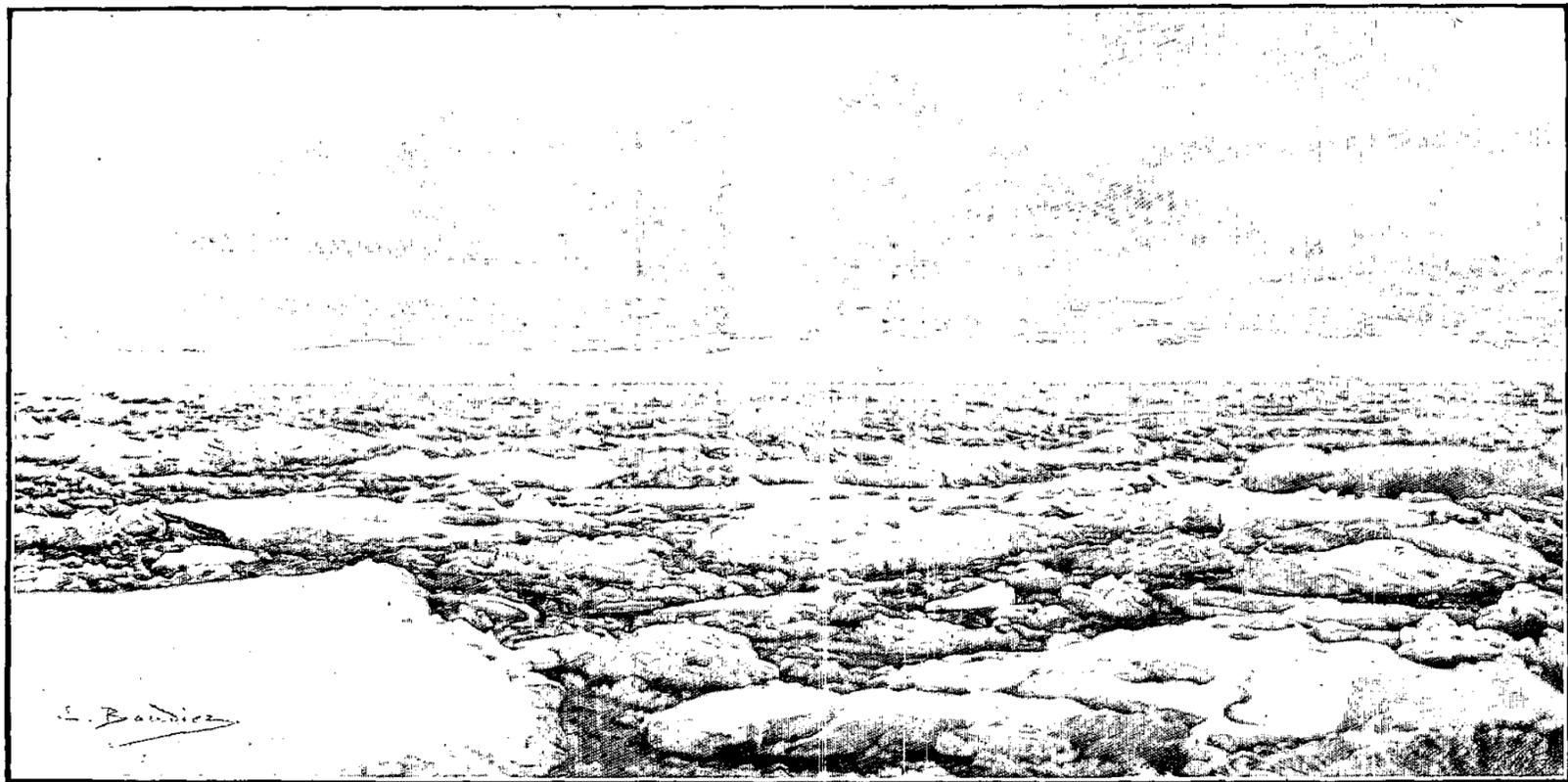
Le 10 février, nous croyons enfin avoir trouvé le passage vers l'Est que nous cherchions depuis tant de jours. Nous entrons dans un détroit ou bras de mer que nous apercevons orienté vers le Sud-Est. Mais bientôt nous reconnaissons que nous sommes dans une grande baie (baie des Flandres) entourée de nombreux glaciers qui tous atteignent les flots au fond de petites anses où ils dressent leurs falaises de cristal.

Des icebergs qui s'en sont détachés, dérivant à proximité, parsèment la baie tout entière de leurs masses errantes au milieu desquelles il est malaisé de se frayer un chemin.

Les glaciers du détroit diffèrent essentiellement des glaciers alpestres dont la masse principale est à environ 3 000 mètres d'altitude. Dans la région où nous sommes, le niveau des neiges éternelles est presque au niveau de la mer et les glaciers plongent dans les flots à l'endroit de leur plus grande puissance : ils se terminent donc par une haute muraille, incessamment poussée en avant par le lent fleuve de glace qui descend derrière elle, et qui, par des ruptures successives, essaime sur la mer de grands icebergs tabulaires.

Dans la baie des Flandres nous relevons les îles Moureau<sup>1</sup>, complètement ensevelies sous l'inlandsis et semblables à des meules de glace. Nous sommes enveloppés de brume, qui par moments se dissipe un peu, nous laissant voir des terres élevées. Nous passons la nuit dans la baie et le lendemain nous en suivons tous les contours de pointe en pointe. Dans la matinée le soleil qui s'est enfin montré permet quelques observations : on devine les terres, mais on ne peut voir leurs parties élevées qui restent embrumées.

Vers le soir, le temps s'épaissit ; puis, dans l'Ouest, la mer, la brume et la glace prennent une teinte bleue très étrange rappelant la couleur de l'étincelle électrique. Pendant près d'une heure nous demeurons les témoins émerveillés de ce phénomène pendant lequel tout ce qui nous entoure revêt un aspect étrange très impressionnant. La petite baie près de laquelle nous sommes en ce moment est baptisée du nom de baie d'Azur. Ce même soir (11 février), à notre sortie de la baie des Flandres, nous ne pûmes, par suite d'un ordre mal interprété dans la machine, éviter une collision avec un iceberg, ce qui coûta à notre navire la perte de sa guibre. Le 12 février, après avoir doublé le superbe cap Renard<sup>2</sup>, nous effectuons près de ce point remar-



UNE VUE DE LA BANQUISE, AVEC L'« ICEBLINK ». — DESSIN DE BOUDIER.

quable qui marque la sortie du détroit vers le Pacifique, un vingtième et dernier débarquement. Puis nous entrons dans le chenal de Lemaire<sup>3</sup> qui sépare la Terre de Danco des îles Danebrog (ainsi nommées en

1. Savant français.

2. Le savant abbé Renard, professeur à l'Université de Gand.

3. Lieutenant d'artillerie Charles Lemaire ; fit des conférences de propagande pour l'Expédition ; chef de la mission scientifique du Katenga (Congo).



UN ICEBERG TABULAIRE. — DESSIN DE TAYLOR.

reconnaissance de l'appui que l'Expédition a trouvé en Danemark). Large d'environ trois quarts de mille, il est libre de glace et bordé de falaises abruptes au pied desquelles s'étendent de-ci, de-là, de petits glaciers plats. Il est « sain », mais sa sortie vers le Sud est encombrée de récifs entre lesquels nous devons nous engager pour gagner le large et sur lesquels la houle de l'océan brise avec fracas. Nous pénétrons un peu dans une vaste ouverture, encombrée de glace et d'icebergs, qui se présente à l'Est. Cette ouverture, dans laquelle il serait dangereux sinon impossible de naviguer pour le moment, pourrait être le détroit de Bismarck aperçu par le capitaine Dallmann.

.....

Nous avons passé exactement vingt jours dans le golfe de Hughes et dans le beau détroit qui le relie au Pacifique. Ce temps a été consciencieusement employé. Commencés dès les premières heures du jour, nos travaux ne cessaient que tard dans la soirée. Nous avons débarqué partout où nous avons pu le faire, en des points suffisamment éloignés et tellement dispersés que les matériaux recueillis donneront certainement la caractéristique de toute la région.

Les endroits comme l'île Cavellier de Cuverville ou le cap Van Beneden<sup>1</sup>, où l'on peut atterrir par tous les temps, sont extrêmement rares. A proximité du cap Neyt s'étend une petite grève assez accessible lorsqu'il n'y a pas de houle. Mais, sur tous les autres points, les débarquements furent toujours difficiles, sinon dangereux. La côte présente parfois une succession de petits dômes rocheux, peu élevés, mais à parois lisses, polies par le frottement des glaces et extrêmement glissantes. Parfois encore la côte elle-même est facilement accessible, comme à l'île Louise, mais elle est défendue par des récifs au milieu desquels notre canot court grand risque de se briser. Généralement, lorsque nous arrivions près du point de débarquement choisi, nous nous laissions porter par le flot, puis nous sautions à terre avant qu'il se retirât; le plus souvent, un homme restait dans le canot pour le garder parce qu'il était impossible de l'amarrer. On a beaucoup de peine dans ces conditions à transporter à terre les instruments qui sont pour la plupart très délicats.

Beaucoup de points sont absolument inaccessibles, soit que la roche apparaisse à nu en une falaise droite et raide, soit que de grands glaciers à parois verticales bordent le canal.

Le personnel marin, déjà si restreint à notre départ de Punta-Arenas, s'était diminué encore d'une unité

1. Charles van Beneden, naturaliste belge.

dans les tristes circonstances rapportées plus haut; aussi le plus souvent les membres de l'état-major ont dû tenir eux-mêmes les avirons et manœuvrer l'embarcation qui les conduisait à terre.

Lecointe et moi nous ne quittions jamais en même temps la *Belgica*, car celle-ci ne pouvait être mise à l'ancre à cause des grands fonds du détroit et plus encore à cause des icebergs, dont il fallait éviter l'abordage. Généralement le navire restait en panne, prêt à évoluer à la moindre alerte. Quelquefois aussi on l'amarrait à un grand glaçon, mais il arrivait que celui-ci se mettait en mouvement, pivotait sur lui-même ou entraînait le navire vers la terre : il fallait alors se dégager au plus vite.

Les icebergs que nous avons rencontrés errant dans les eaux du détroit affectaient les formes les plus fantastiques. A leur naissance, ils sont généralement prismatiques, tabulaires; mais, peu à peu, leur forme s'altère par suite des mille incidents de leur course vagabonde. A la flottaison l'iceberg subit constamment l'assaut des vagues qui le rongent et l'entament peu à peu. Vient une crevasse, la vague a bientôt fait de l'élargir et de la changer en excavation. Lorsque deux crevasses de ce genre s'entrecroisent, une grotte parfois haute et profonde se forme. La mer s'y engouffre et la creuse toujours plus profondément jusqu'à ce qu'enfin l'iceberg soit percé de part en part en façon d'arcade. Très souvent aussi, au dessus d'une de ces grottes, la voûte, dont l'action du soleil diminue constamment l'épaisseur, finit par s'écrouler, et la montagne de glace devient alors un petit havre mouvant dans lequel je ne conseillerais à aucun navigateur de chercher un abri.

Dans la vie d'un iceberg, et jusqu'à sa destruction complète et sa disparition, bien des accidents encore peuvent se produire, dont les moindres ne sont pas les rencontres, suivies d'effondrements complets ou partiels. Dans ce dernier cas, il arrive que l'iceberg tronqué perde l'équilibre, se renverse, se retourne et prenne ainsi un aspect tout à fait différent de celui qu'il présentait avant l'accident.

Toujours rongé par la mer d'une part, soumis de l'autre à l'action dissolvante du soleil, il s'en va diminuant de volume, finit par n'être plus qu'un simple glaçon pour s'évanouir dans l'Océan.

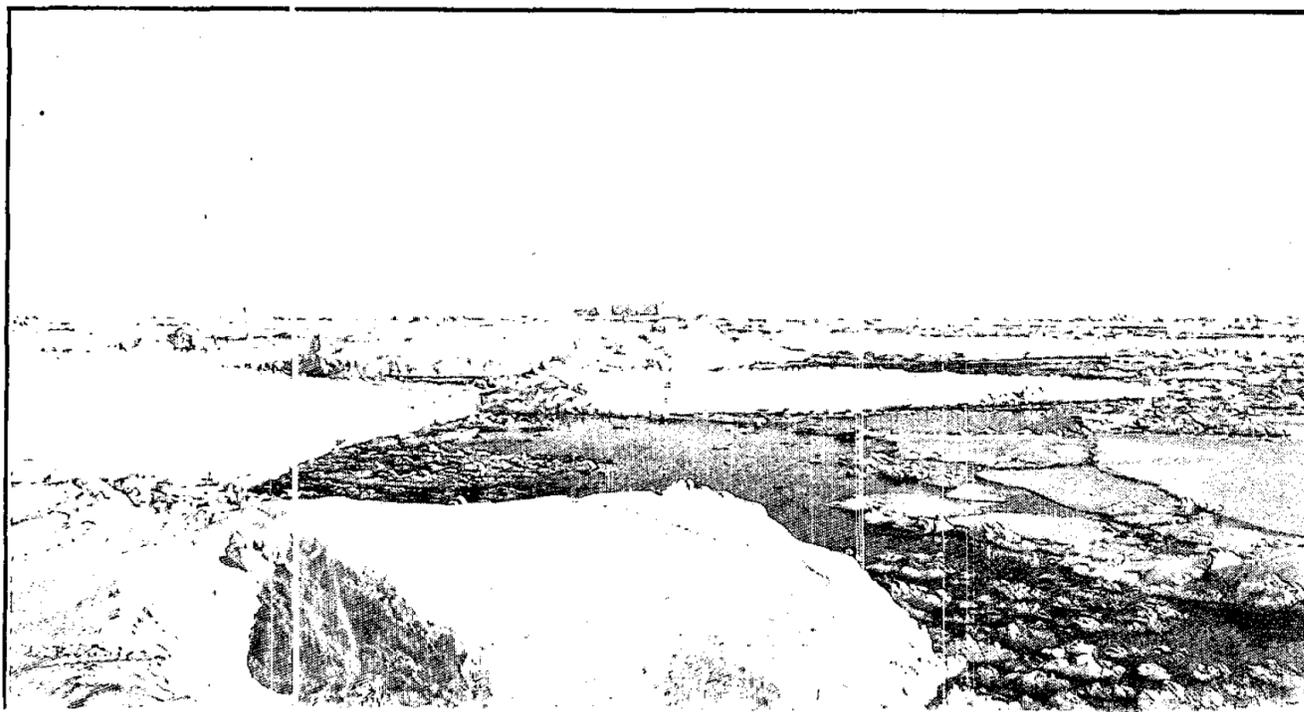
Si les collections réunies par le naturaliste sont importantes, celles du géologue sont aussi fort intéressantes. Dans nos différents débarquements, Arctowski n'a point manqué de prendre des échantillons de toutes les roches qu'il a rencontrées. Il a pu ainsi, en coordonnant ses trouvailles, tracer un bon croquis géologique d'ensemble. Aux roches Sophie (baie Wilhelmine), à l'île Banck et aux îles Moureau (baie des Flandres), il a trouvé du granit. On peut donc admettre que la partie de la Terre de Danco qui s'étend de la baie Wilhelmine à la baie des Flandres forme un massif granitique. Le cap Anna Osterrieth est formé de serpentine. A l'île Cavellier de Cuverville et au cap Van Beneden, celle-ci est remplacée par la porphyrite. Au contraire, au cap Renard, dans toute la partie Ouest du détroit et dans les îles de la baie de Hughes, Arctowski a trouvé surtout de la diorite présentant des compositions variées; en certains endroits des diorites quartziques. Aux monts Solvay, il a constaté que l'un des nunataks que nous avons escaladés est formé de gabbro. Aux roches Sophie, il a également trouvé un terrain sédimentaire : une partie de ces roches est formée de schistes. Nous avons encore recueilli un grand nombre de roches erratiques, telles que gneiss, porphyre, et des roches

volcaniques modernes.

Enfin, pendant notre séjour dans le détroit nous avons pu établir plusieurs stations magnétiques.

D'autres, mettant à profit nos observations, iront sans doute un jour poursuivre et parfaire les études que nous n'avons pu qu'ébaucher.

Parmi nos points de débarquement, il en est deux ou trois qui paraissent tout in-



FORMATION DE JEUNE GLACE. — DESSIN DE BOUDIER.

diqués pour une station d'hivernage. Lors de l'expédition internationale polaire de 1882-1883, tandis que dans la région arctique on observait jusqu'au delà du 80° parallèle, les stations les plus proches du Pôle austral se trouvaient établies dans la baie Orange (Fuégie) et à la Nouvelle-Géorgie. Je suis persuadé que si l'on

avait connu à cette époque le détroit que nous avons visité, on y aurait établi, sans hésiter, une station dont la latitude eût été ainsi de 10 degrés plus élevée.

Outre qu'il serait du plus haut intérêt d'avoir une série continue d'observations météorologiques et magnétiques, poursuivies pendant une année entière dans ces parages en même temps qu'on les ferait à l'Île des États ou en quelque point de la Terre de Feu, une expédition bien équipée aurait la perspective d'une ample moisson à récolter dans une région totalement inconnue, où nous n'avons pu, en somme, que glaner.

\*  
\* \*  
\*

Puisque le hasard, au lieu de nous conduire dans la mer de Weddell, nous a menés dans le Pacifique, nous n'avons plus qu'à pousser vers le Sud-Ouest et à reconnaître la région comprise entre la Terre de Graham et l'Île Pierre-I<sup>er</sup>.

Après avoir franchi heureusement les écueils qui rendent si délicat l'accès du Pacifique par la voie que nous avons adoptée, nous continuons à gouverner au Sud et à ranger la côte d'aussi près que nous le permet le *pack* qui la défend. Le 13 février, à neuf heures du matin, nous essayons d'aller reconnaître les côtes de la Terre de Graham et de la Terre Alexandre ; mais la banquise est trop compacte et nous sommes obligés de regagner le large après avoir parcouru quelques milles vers le Sud-Ouest. Nous gouvernons pendant une quinzaine de milles au Nord 30° Ouest environ. Nous atteignons ainsi et nous traversons un chapelet d'îlots bas entourés d'écueils offrant, avec leur carapace glacée, l'aspect caractéristique de toutes les petites îles que nous avons rencontrées dans la partie méridionale du détroit.

Le lendemain 14, nous remettons le cap au Sud-Ouest vrai. Le temps est brumeux, mais la brise est favorable et nous naviguons à la voile seulement. De temps à autre nous avons un iceberg à éviter. Par bâbord, c'est-à-dire du côté de la Terre, un fort reflet blanc dans la brume révèle la présence d'une grande quantité de glace.

Nous traversons quelques bandes de *drift-ice* et à diverses reprises nous devons gouverner plus à l'Ouest pour éviter la banquise. Nous avons passé sans les voir sur le gisement des îles Biscoe, telles qu'elles sont portées sur la carte de l'Amirauté ; il est vrai que le temps était assez bouché et que nous pouvons avoir laissé ces îles à quelques milles d'un bord ou de l'autre de notre route.

Le 15 février, nous gouvernons au Sud 20° Ouest, toujours sous voiles. Nous rencontrons plusieurs icebergs. Sur notre sillage de nombreux albatros d'envergure majestueuse volent en compagnie d'élégants damiers ou pigeons du Cap. A midi, nous hissons les couleurs à la corne pour marquer le passage du cercle antarctique et célébrer notre entrée dans la zone polaire proprement dite.

Vers la terre, à bâbord, la brume devient de plus en plus compacte ; de la lisière du *pack*, de longues bandes de *drift-ice* sont détachées, orientées du Sud-Est au Nord-Ouest.

A trois heures et demie, l'atmosphère étant un peu plus élevée, nous apercevons quelques icebergs à bâbord, puis de l'*iceblink*, révélant la présence de grandes masses de glace. Peu après, en effet, nous distinguons l'*iskant* ou lisière de la banquise (le mot est dano-norvégien), à deux milles environ.

Une heure plus tard, une belle mais courte éclaircie nous permet de distinguer dans la partie Est de l'horizon des terres élevées dont les sommets sont noyés dans la brume : c'est la terre de Graham. Nous en sommes séparés par la banquise semée de *bergs* qui semble s'étendre jusqu'à elle. Dans l'Ouest, la mer est libre avec



UN MANCHOT REGARDANT PASSER LA « BELGICA ». — D'APRÈS UNE PHOTOGRAPHIE.

quelques icebergs seulement. Le 16, la brise du Nord-Est ayant molli, nous continuons notre route sous vapeur. A quatre heures du matin, étant par 67°40' S. et 69°55' O, par estime, nous voyons une terre, dans le Sud-Ouest environ : l'île Adélaïde entrevue par Biscoe, sans doute. Autour de nous, nous comptons quatre-vingt-cinq icebergs. Nous courons au S. 30° E. pour nous approcher de la terre; mais, après avoir couvert quelque douze milles dans cette direction, nous arrivons à la lisière de la banquise : elle est impénétrable et s'étend jusqu'à la terre vers l'Est. Nous la rangeons en y pénétrant un peu par moments. A une heure nous nous retrouvons en mer libre avec de l'iceblink au Sud. Peu après nous apercevons une autre terre dans le S. 20° O. Longeant l'iskant par bâbord nous mettons le cap de ce côté. Mais une nouvelle banquise épaisse s'interpose qui nous oblige à gouverner plus à l'Ouest.

Le temps étant clair, nous obtenons la position par observation (69°50' S. 70°39' O) et, de trois heures quarante à cinq heures, nous stoppons pour sonder : nous trouvons 135 mètres.

La Terre d'Alexandre — car c'est la Terre d'Alexandre, découverte par Bellingshausen, que nous avons en vue au Sud — apparaît superbe avec ses puissants glaciers, à peine séparés les uns des autres par quelques pics plus sombres, se détachant en blanc jaunâtre sur l'azur foncé du ciel.

Mais peu à peu le temps s'assombrit ; il pleut ; le pont et les agrès se couvrent de verglas. La lumière crépusculaire, d'un rouge vif, est particulièrement intense ce soir. Vers minuit, la mer, la banquise et la terre prennent sous cette lueur l'aspect d'une fournaise.

Du 17 au 28 février, tantôt à la voile, tantôt à la vapeur, nous continuons à explorer la lisière, pénétrant dans chaque brèche qu'elle présente. Couverts de neige, les glaçons qui forment le pack sont tout blancs ; mais, lorsque l'étrave les entame, la glace mise à nu est colorée en jaune d'ocre verdâtre par l'abondance des diatomées. Sur les pans, quelques phoques crabiers et des léopards de mer sont nonchalamment étendus.

A plusieurs reprises, notamment le 18, le 20 et le 22, nous sommes bloqués pendant quelques heures et ne regagnons le large qu'à grand'peine. Il nous faut alors rebrousser chemin vers le Nord pour retrouver, à travers la banquise plus disloquée, la mer libre, révélée par des bandes de *watersky*, estompées au ciel, tandis que dans le Sud règne un éclatant iceblink.

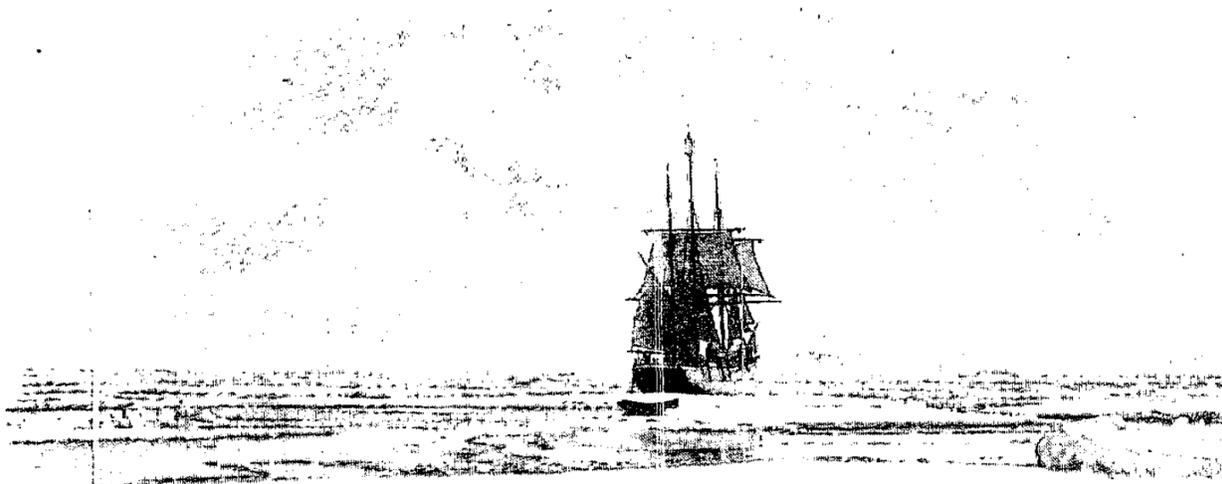
Le 21 février, à huit heures du soir, nous ne comptons pas moins de trois cent vingt icebergs tout autour de l'horizon. A la lisière du pack, les glaçons, surélevés par la réfraction, apparaissent comme une ville au bord de la mer. L'illusion est complétée par une haute aiguille dont le sommet scintille au soleil couchant et qui semble un phare.

Le 24 février, par 69°30' S. et 81°31' O., nous trouvons un brassiage de 510 mètres; le 25, par 69°17' S. et 82°24' O., la sonde accuse 2 700 mètres. Nous avons quitté le plateau continental de la Terre d'Alexandre.

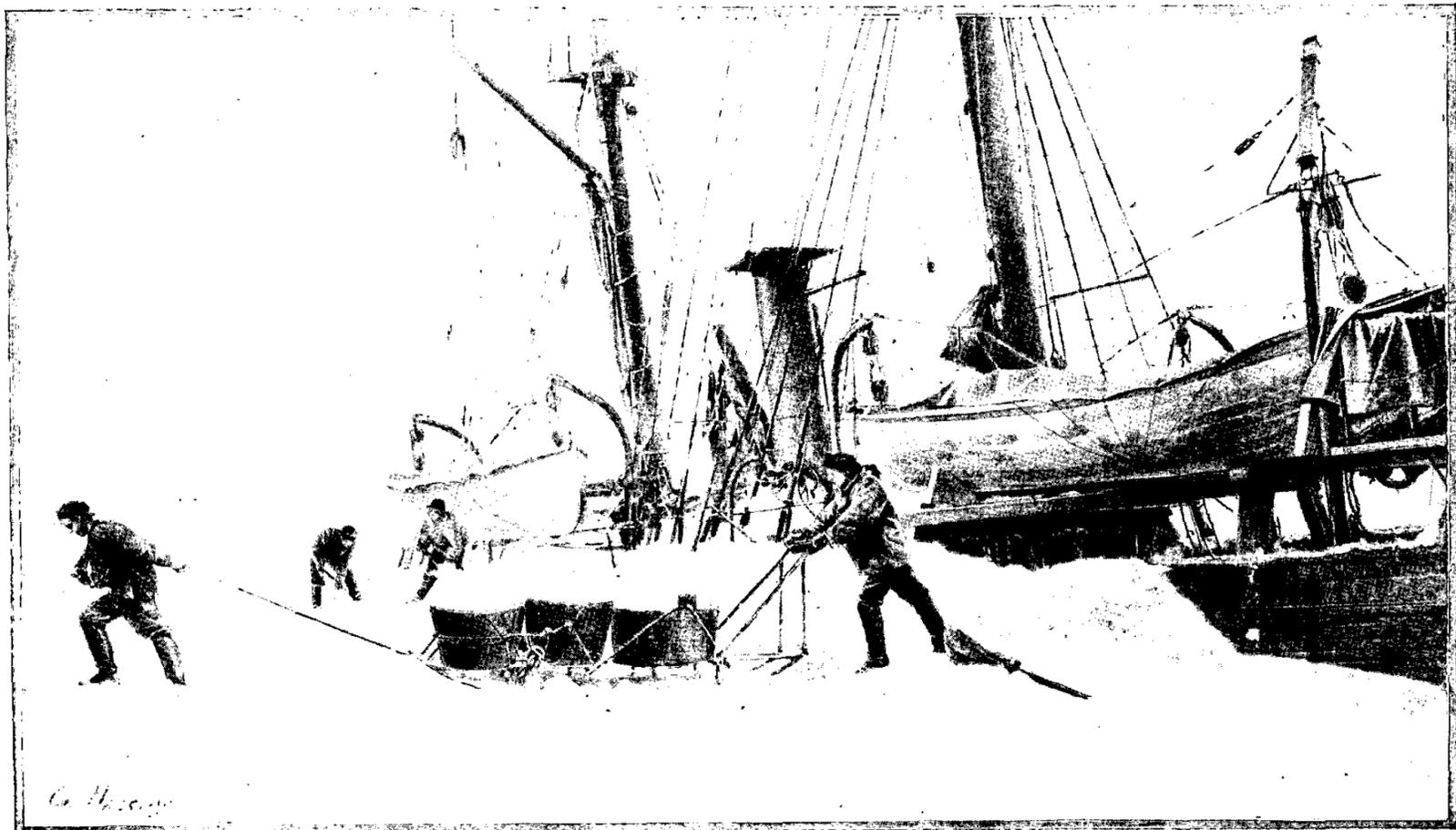
La journée du 29 février est très belle et la mer est libre au Sud ; nous gagnons quelques minutes en latitude. Vers le soir la brise s'établit de l'Est-Nord-Est et fraîchit. Pendant la nuit, le temps se couvre et s'embrume ; le vent force ; la mer se forme ; l'iskant s'ébrèche. Et le lendemain, 28 février, date mémorable dans l'histoire de l'Expédition, une occasion unique de pénétrer au cœur de la banquise se présente à nous.

(A suivre.)

A. DE GERLACHE.



L'ENTRÉE DANS LES GLACES. — DESSIN DE BOUDIER.



DÉBLAIEMENT APRÈS UN CHASSE-NEIGE. — DESSIN DE MASSIAS.

## QUINZE MOIS DANS L'ANTARCTIQUE<sup>1</sup>

(LE PREMIER HIVERNAGE DANS LA BANQUISE AUSTRALE),

PAR M. ADRIEN DE GERLACHE,

COMMANDANT DE LA *Belgica* ET CHEF DE L'EXPÉDITION ANTARCTIQUE BELGE.

### V

#### EMPRISONNEMENT DE LA « BELGICA » DANS LES GLACES

A corps perdu dans la banquise. — Une navigation fantastique. — La banquise se referme. — Extinction des feux. — Aménagements pour l'hivernage. — Les travaux de l'équipage et de l'état-major. — Déboires culinaires. — Les habitants de la banquise. — La nuit polaire.



RACOVITZA. — DESSIN DE MIGNON.

**B**IEN que la saison soit très avancée, bien que, dans nos tentatives antérieures pour entrer dans le pack, nous ayons déjà observé la formation de jeune glace, prodrome de l'hiver qui s'approche, l'occasion me paraît propice pour faire route au Sud.

En somme, cette époque semble être la plus favorable à la navigation à travers la banquise australe. Lors de sa seconde campagne antarctique (1841-1842), Ross, qui s'était présenté sur le bord septentrional du pack, le 18 décembre, n'atteignit le bord opposé que le 2 février, c'est-à-dire après quarante-six jours d'efforts, tandis qu'il ne mit que quelques jours, à la fin de février, pour le traverser en sens inverse. En 1895, le baleinier norvégien *Antarctic* mit trente-huit jours pour franchir cette même banquise du Nord au Sud, à la fin de janvier, tandis qu'il en sortait en quelques jours. La *Southern Cross* de Borchgrevink ne mit le cap au Nord pour sortir l'année dernière de la mer de Ross, que le 20 mars; elle franchit le pack sans difficulté et elle était déjà le 4 avril près de la Nouvelle-Zélande.

Nous nous trouvons dans les parages où Bellingshausen a signalé une muraille de glace impénétrable; et, au lieu de cette barrière, nous sommes en présence d'une banquise à lisière déchiquetée, coupée d'échancrures nombreuses et larges, navigable en somme. Peut-être cette banquise ne s'étend-elle pas jusqu'au

1. *Suite.* Voyez p. 313, 325, 337 et 349.

continent antarctique et laisse-t-elle au Sud, tout comme celle où Ross s'engagea avec tant de bonheur, une vaste mer libre. En y pénétrant nous pourrions probablement atteindre une latitude élevée, parcourir des eaux encore inexplorées. Sans doute, mes projets primitifs étaient autres; mais, en matière de navigation polaire, il importe avant tout d'agir selon les circonstances et de saisir les occasions.

Que nous franchissions la banquise ou que nous y soyons arrêtés, que nous parvenions à nous dégager à temps pour éviter l'hivernage ou que nous y restions bloqués, nous devons, me semble-t-il, tenter l'aventure.

Les savants de mon état-major sont, je le sais, en complète divergence d'opinion avec moi; la crainte du péril n'existe pas pour eux, mais nous avons recueilli déjà une belle moisson de faits scientifiques; nos collections sont précieuses; ils voudraient les mettre en sûreté, avant de se jeter dans de nouveaux dangers. Ces considérations sont respectables, sages même peut-être; pourtant la banquise s'est ouverte devant nous; marin avant tout, je ne résiste pas à la tentation d'y pénétrer.

Lecoïnte est de quart sur la passerelle. Je vais le trouver, après avoir mûrement réfléchi et pesé toutes les chances bonnes et mauvaises que nous allons courir, et j'ai la joie de le trouver dans les mêmes dispositions que moi: je reçois son adhésion dans un vigoureux *shake-hand*, et le cap est mis au Sud.

A neuf heures du matin, le 28 février, nous nous engageons donc à corps perdu dans les glaces.

Vers le Sud les clairières se succèdent, longues parfois de plusieurs milles; elles sont séparées les unes des autres par des plaques de glace entre lesquelles la *Belgica* se fraye un passage. Mais la vigoureuse impulsion du vent ne suffit pas toujours; souvent il faut user de la machine et forcer la glace, sur laquelle alors l'avant du navire s'élève pour la briser sous son poids.

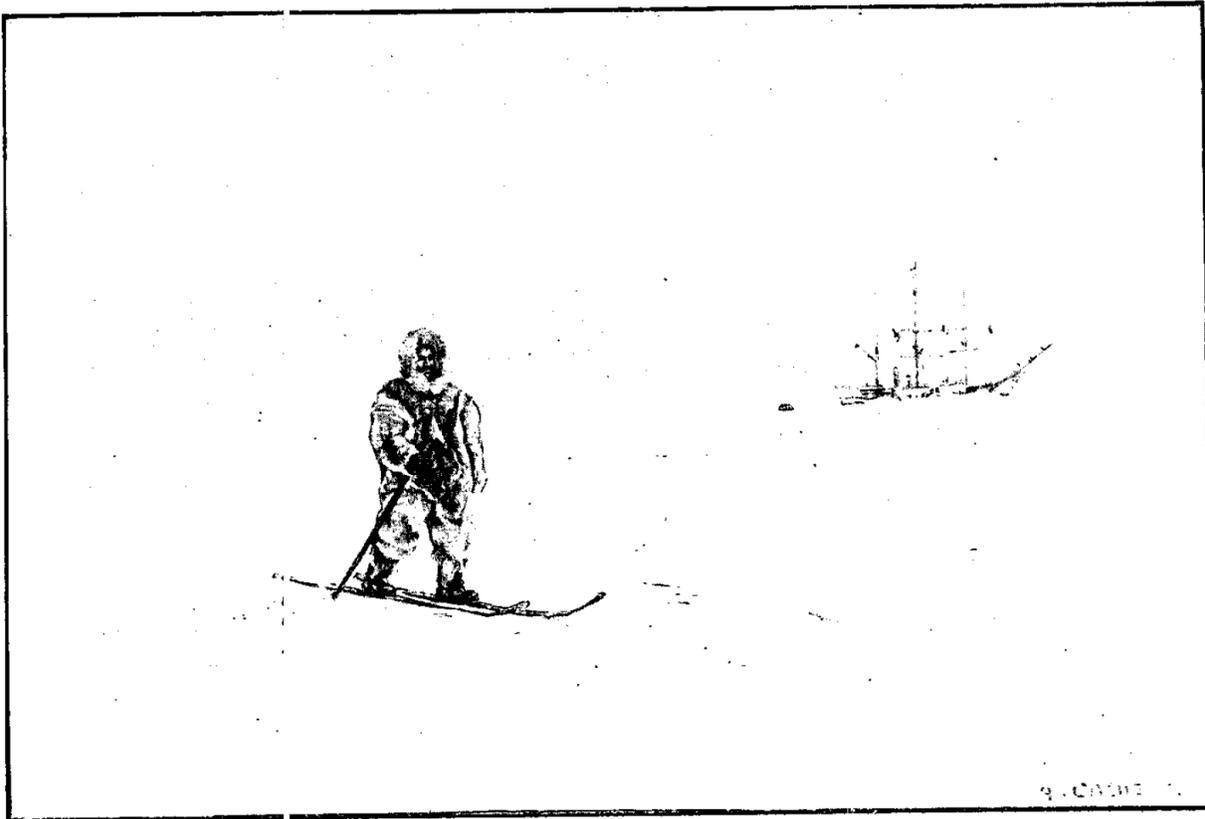
La brise, déjà si dure, fraîchit encore. A six heures du soir, elle souffle en tempête.

Dans les clairières le navire marche rapidement malgré le peu de voile établie, si bien que lorsque nous arrivons devant le bord opposé, nous devons *loffer* pour ne pas heurter trop violemment la glace.

A midi nous étions par 70° 28' S. Nous ne devons pas être loin maintenant du 71° parallèle. Il neige et l'anémomètre accuse une vitesse de 100 kilomètres à l'heure. On n'y voit pas à une encablure. La nuit s'épaissit. Notre navigation dans l'obscurité grandissante, à travers le chaos des blocs de glace heurtés, bousculés par notre étrave avec un fracas que domine à peine le bruit de la tempête, revêt un caractère fantastique.

Il semble que nous entrons dans un autre monde et que, comme les héros des Sagas scandinaves, les dieux terribles nous y soumettent à des épreuves surnaturelles. Et n'est-ce pas dans un monde nouveau que nous pénétrons ce jour-là, non pas pour délivrer quelque Walkyrie endormie, mais pour arracher à la blanche Antarctide quelques-uns de ses secrets si jalousement gardés?

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 bientôt et lorsque, à quatre heures du matin, le 1<sup>er</sup> mars, nous reprenons



M. DE GERLACHE À SKIS SUR LA BANQUISE. — DESSIN DE CACHEUX.

notre route vers le Sud, il fait calme plat. La banquise néanmoins reste d'abord très détendue, très disloquée. Les clairières se succèdent, unies comme des lacs. L'après-midi, après avoir forcé, pendant près de deux heures, un agglomérat de plaques, nous naviguons encore dans un lac d'eau libre, que j'ai aperçu le matin du nid de corbeau, allongé dans la direction du Sud qui est toujours la nôtre. Mais à cinq heures, arrivés à l'extrémité de cette clairière, nous sommes arrêtés: devant nous la banquise s'étend impraticable.

Nous restons en panne toute la nuit dans l'espoir qu'une détente se produira, et effectivement, le lendemain nous pouvons faire encore un peu de route. A midi nous sommes par 71° 31' S. et 85° 16' O., c'est-à-dire à environ 90 milles au Sud du point où nous avons pénétré dans la banquise. Hier après-midi nous



L'APPROVISIONNEMENT DE NEIGE POUR L'EAU POTABLE (PAGE 368) — DESSIN DE GOTORBE.

étions par  $71^{\circ} 17' S.$  et  $85^{\circ} 26' O.$  ; depuis lors nous n'avons guère parcouru, de clairière en clairière, plus d'une couple de milles vers le Sud : nous avons donc dérivé vers le Pôle avec la banquise tout entière, et le pack étendu derrière nous n'a pas en réalité 90 milles de largeur, mais 80 environ.

Les pans de glace qui nous entourent forment bientôt un *floe* compact dans lequel il devient impossible de naviguer. Le 3 mars, de petits chenaux se dessinent ; nous nous y fauflons, mais ne tardons pas à nous convaincre que le résultat obtenu n'est guère appréciable. Nous sommes par  $71^{\circ} 28'$ , c'est-à-dire 5 milles plus au Nord qu'hier : cette fois nous avons été entraînés par un recul de la dérive.

L'après-midi, une légère détente s'étant produite vers le Nord, nous parvenons à couvrir sans difficulté 8 à 10 milles dans cette direction. Je compte du nid de corbeau 127 icebergs autour de nous. Un grand iceberg tabulaire, que nous avons le matin à une couple de milles dans l'Est, s'est sensiblement rapproché. Le temps est clair et, le soir, jaillit soudain à l'horizon dans le N.-N.-E. un vif éclat rouge : c'est la lune qui se lève. Peu à peu elle émerge, toute déformée par la réfraction ; elle présente des contours bizarres et illumine féeriquement l'admirable panorama qui nous environne. Quel poète chantera jamais la splendeur de ce monde polaire ? Quel langage humain pourra jamais évoquer sa magie ? Nous restons sous le charme de ce spectacle que l'imagination est impuissante à concevoir, que ma plume ne saurait décrire. Plus qu'en aucun pays sur la terre la lumière ici a des caprices imprévus et merveilleux ; le monde morne et désolé qui nous entoure, soudain, comme sous la baguette d'un magicien, elle le transforme en un séjour féerique, aux éblouissements de rêve ; puis tout retombe à son aspect si impressionnant de monde chaotique et mort.

Pendant la nuit, la distance qui nous sépare du grand iceberg tabulaire diminue d'une façon inquiétante ; nous le suivons des yeux avec un commencement d'anxiété. Vers minuit, il passe à 100 mètres seulement à l'avant, continue à dériver vers l'Ouest, puis repasse plus tard devant le navire. N'est-ce pas plutôt toute la banquise qui se déplace avec nous, puis passe et repasse devant l'iceberg échoué ?

4 mars. Ce matin brise légère du N.-N.-E. ; aussi la latitude méridienne est-elle  $71^{\circ} 22'$  : nous avons quelque peu dérivé au Sud. Le temps est brumeux, avec de courtes éclaircies.

Puisque nous ne pouvons plus avancer vers le Sud nous allons tâcher de regagner le large. Nous mettons donc à toute vapeur le cap au Nord. Mais la banquise se resserre et les clairières qui subsistent encore de la tempête du 28 février sont couvertes de jeune glace; le navire y est arrêté net au bout de quarante ou cinquante mètres, s'il n'y entre pas avec assez de vitesse pour déterminer une longue crevasse.

5 mars. La jeune glace est de plus en plus consistante et nos progrès sont nuls.

Plus que jamais ce jour-là, je songe aux êtres chers dont je suis séparé: c'est ma fête patronale et, j'en suis certain, à chaque seconde de cette journée, ils pensent à moi qui suis loin, perdu pour eux; leur tendresse s'inquiète; ils ne savent même pas où nous sommes et si nous vivons encore.

Le 6 mars, des crevasses s'ouvrent dans la glace récente qui nous enserme. En faisant alternativement machine arrière et machine avant, nous réussissons à la forcer et à atteindre l'extrémité Nord de la clairière, complètement prise, dans laquelle nous étions bloqués. Mais au delà une zone de grands pans nous arrête. Le 7, un manchot papou, embarqué le 9 février, meurt dans d'horribles convulsions. C'était le dernier survivant de trois jeunes manchots capturés dans le détroit et que nous avons essayé d'élever à bord. On l'appelait Bébé, et nous prenions de lui un soin extrême.

Du nid de corbeau nous comptons 83 icebergs. A midi, nous sommes par  $71^{\circ}26'$  S. et  $85^{\circ}44'$  N.; nous avons donc dérivé vers le Sud et l'Ouest. La banquise est très close. Des pans de cinquante à soixante mètres de diamètre nous entourent et se soudent entre eux pour former bientôt un champ immense et continu. Le 8, pendant la matinée, une légère détente se produit encore, mais elle est insuffisante pour rendre le pack variable. L'après-midi d'ailleurs, la banquise se referme et des pressions sévissent.

Les jours suivants, se produisent quelques alternatives encore de détente et de pression; mais, dans le voisinage immédiat de la *Belgica*, le pack reste irréductiblement clos. Le 10 mars seulement, nous avons pu parcourir un demi-mille vers le Nord.

Le personnel descend maintenant sur la glace pour se promener et commence à s'exercer à l'usage des *skis*, longues planchettes de bois, recourbées et effilées aux deux bouts, indispensables pour marcher sur la neige, dans laquelle on n'enfonce pas, grâce à la grande surface de ces patins.

Le 12 mars, le thermomètre indique déjà: —  $18^{\circ}6$  centigrades. Le 14, nous observons la première aurore polaire, une aurore en draperie qui reste visible de neuf heures du soir à trois heures du matin.

Dès le 15 mars (qui correspond au 15 septembre de l'hémisphère Nord), nous notons un minimum de —  $20^{\circ}3$ . Nous nous rappelons l'observation de Nansen qui enregistrait le 25 septembre une température de —  $13^{\circ}$ . Comme lui, mieux que lui encore, nous pouvons dire: « L'hiver approche à grands pas... »

Toutefois le 13, nous avons de nouveau pendant quelques heures l'espoir de pouvoir nous dégager de l'étreinte des glaces. Depuis la veille le vent souffle en tempête de l'E.-N.-E. Vers neuf heures du soir, il survente. La houle, qui doit être très grosse au large, c'est-à-dire au moins à soixante milles dans le Nord, se

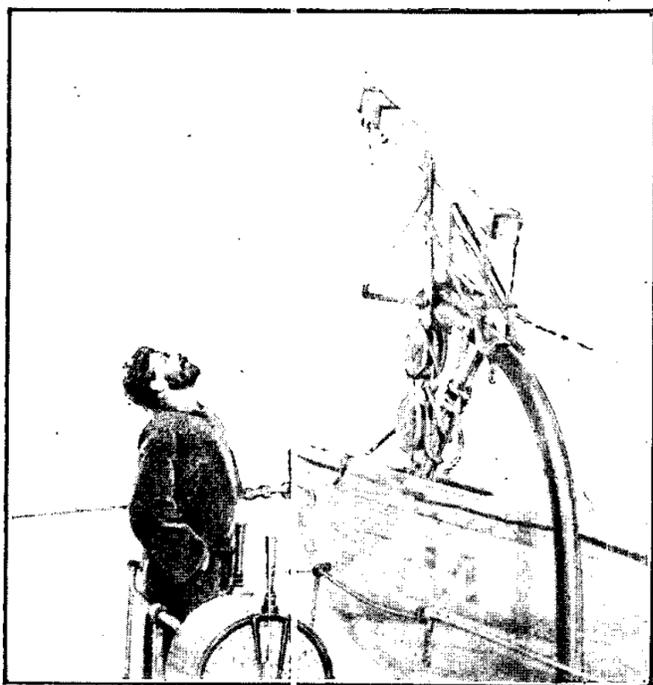
propage jusqu'à nous, soulevant violemment les grands floes et les crevassant. Soudain une immense fissure déchire la vaste nappe blanche; nous la voyons s'allonger dans la direction de la *Belgica*, tel un colossal serpent venant à nous. On active les feux qui sont restés allumés; nous sommes prêts à appareiller.

La crevasse continue à s'étendre; elle nous atteint et bientôt la *Belgica* flotte dans une petite lagune. Mais la brise diminue et vire vers l'Est; la banquise se referme, la houle s'apaise; tout rentre dans le calme. Seul le *watersky* régnant au Nord indique encore qu'il y a de l'eau dans cette direction. Décidément l'hivernage est devenu inévitable.

Le dimanche 20 mars, l'automne austral commence: tandis que dans l'hémisphère Nord on salue avec joie l'avènement du printemps, nous devons plus que jamais songer à nos aménagements en vue de l'hiver tout proche. Ce renversement des saisons nous fait ressentir, plus vivement qu'aux voyageurs arctiques, le contraste entre la vie polaire et celle qu'on mène dans des régions plus hospitalières.

Des observations faites à plusieurs reprises accusent une dérive vers le S.-O. de plus de trois milles par jour. Cette

dérive va-t-elle se poursuivre et où nous conduira-t-elle? En admettant qu'aucune terre ne nous barre le passage, ce qui est peu probable, il nous faudrait plusieurs années pour atteindre la mer libre de l'autre côté du pôle, et nous avons des vivres pour deux ans au plus. Il est vrai que les pingouins et les phoques pourront pourvoir à notre subsistance. A condition pourtant qu'ils ne désertent pas la banquise



DOBROWOLSKI OBSERVANT LES NUAGES (PAGE 369).  
DESSIN D'OULEVAY.

pendant l'hiver : déjà nous en voyons moins autour de nous. L'avenir nous apparaît plein de menaces et de mystère; mais Dieu y pourvoira.

Tous, nous prenons de bonne grâce notre parti de la situation. Nous allons être les premiers hiverneurs de la banquise antarctique, et ce seul fait nous promet une ample moisson de renseignements à recueillir, de phénomènes à étudier. N'est-ce pas là ce que nous avons désiré, ce que nous avons cherché?...

L'hivernage étant devenu impossible à éviter, nous songeons tout d'abord à aménager le plus confortablement possible la prison dans laquelle nous allons vivre pendant au moins huit ou neuf mois.

Nous entourons le navire d'un talus de neige s'élevant jusqu'à hauteur du pont afin de

réduire la déperdition de chaleur par rayonnement. Utilisant les matériaux qui avaient été destinés, dans mon projet primitif, à l'érection de cabanes d'hivernage sur la terre de Victoria, nous construisons une toiture qui recouvre une partie du pont, le transformant en un hangar clos fait de planches, de toile à voile imperméable, de carton bitumé, où l'on pourra travailler à l'abri et dans lequel on établit la forge. On y place en outre le distillateur à eau; on garnit les parois de râteliers auxquels sont accrochés les skis, raquettes à neige et autres objets indispensables aux promenades au dehors: c'est donc aussi notre vestiaire.

Sous le carré des officiers, à l'arrière de la chambre des machines, nous aménageons une soute avec casiers, où nous déposons les conserves en boîtes qui seront là mieux à l'abri de la gelée et de l'humidité que dans la cale, où nous laissons seulement les denrées emballées dans des caisses zinguées, et que la gelée n'affecte que peu ou point, telles que riz, haricots, nouilles, sucre, etc. La partie ainsi dégagée à l'entrepont sera convertie en lieu de travail pour l'équipage et en cuisine. En arrangeant la cale, nous trouvons dans une caisse contenant de la verrerie de laboratoire une carte avec cette mention: « Bonne réussite et bonne santé aux hardis explorateurs, 7 juillet 1897. Signé: L'emballeur L. Laumont, rue Pierreux, 61, Liège. » Voilà des souhaits qui arrivent bien à point au moment où l'on en a besoin!

Divers édicules sont construits çà et là sur la glace pour servir aux observations.

Contre le navire, à tribord, par le travers de la machine à sonder, nous ménageons un trou par lequel on pompera l'eau en cas d'incendie et par lequel aussi on pourra sonder et pêcher.

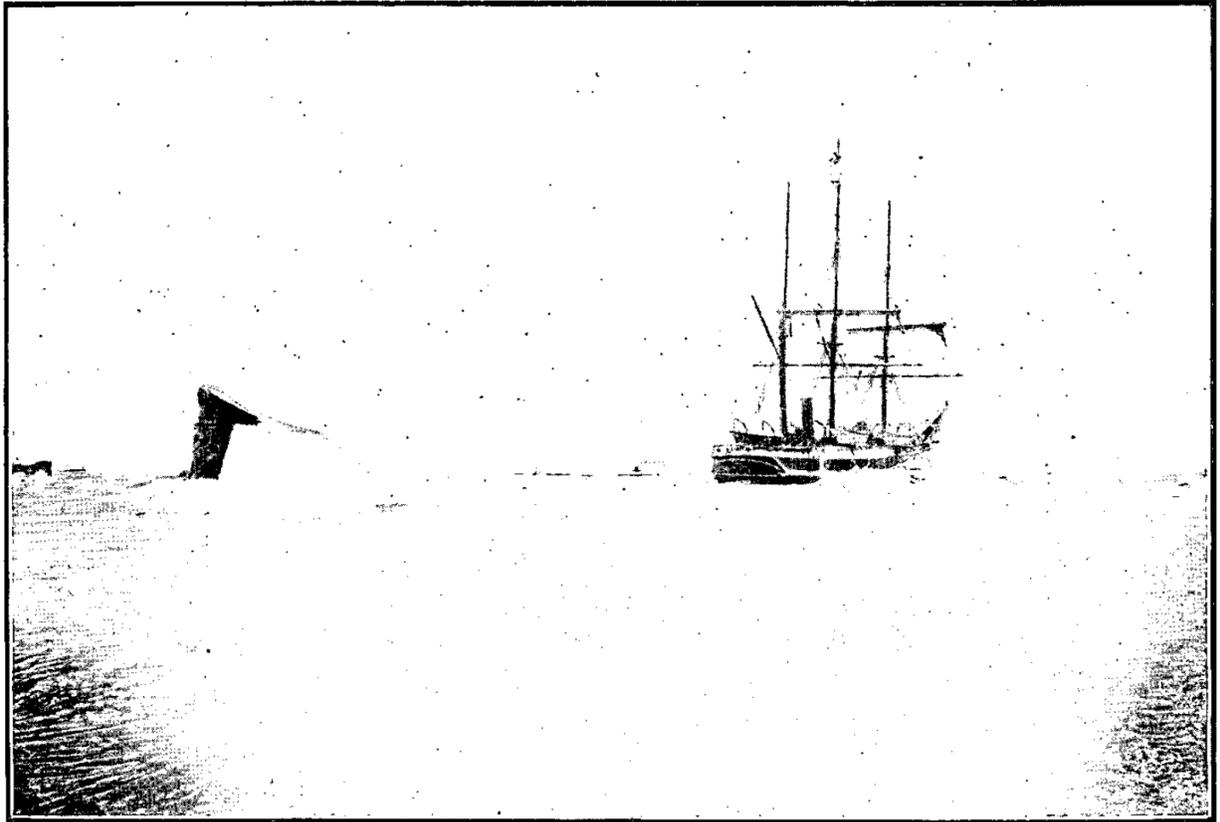
Le 26 mars, nous laissons éteindre les feux de la chaudière, que nous avons entretenus jusque-là, pour le cas où il se serait produit dans la banquise une tardive détente qui nous eût permis de nous échapper. Nous procédons à une estimation de ce qui nous reste de combustible, et nous trouvons 70 tonnes de charbon dans les soutes et près de 40 tonnes d'antracite dans les caissons.

Nous établissons un plancher sur le grand panneau qui, dans la cabine de l'arrière, donne accès dans la chambre des machines. Sur ce plancher nous installons un petit poêle qui chauffera tant bien que mal nos chambrettes disposées tout autour. Devant la porte des laboratoires est construit un tambour en carton bitumé.

Ces travaux d'aménagement occupent l'équipage pendant tout le mois d'avril. L'état-major prend pendant ce temps ses dispositions pour assurer le service des observations.

La machine à sonder de Le Blanc, construite surtout pour l'emploi de la vapeur, est difficile à manœuvrer à la main. Au moyen de quelques-unes des pièces essentielles de cette machine, je fais installer sur la glace, près du trou à eau, un dispositif simple et maniable.

Momentanément, nous ne sommes plus des navigateurs, mais une petite colonie de condamnés à la réclusion à temps. Nous avons nos cellules et nos salles communes à bord de la *Belgica*. Nous avons pour



L'OBSERVATOIRE DE DANCO (PAGE 369). — D'APRÈS UNE PHOTOGRAPHIE.

prendre de l'exercice un préau de glace que la neige recouvre, que balaie le vent. Il nous est interdit de nous éloigner à plus de quelques kilomètres et de perdre de vue la mâture du navire. Nous sommes en effet sur un plancher mobile, sujet à des dislocations partielles.

Les accidents de la glace, hummocks, icebergs, ne subissent parfois pas de modifications notables pendant plusieurs semaines. Puis, un beau jour, un groupe d'icebergs reste en arrière ou s'en va en avant. Celui qui aurait compté sur ces points de repère pour s'orienter et retrouver le chemin de la *Belgica* serait perdu. Nous dûmes, plus tard, payer de mortelles inquiétudes quelques imprudences de ce genre.

Petit à petit notre existence s'organise, monotone. La question du régime alimentaire est de la plus haute importance. Les vivres ne nous manquent pas et nous possédons des échantillons de tout ce qui est susceptible d'être conservé : j'ai emporté, je l'ai dit, le plus possible et le plus varié possible sous le plus petit volume possible.

Je dresse une fois pour toutes un tableau de vingt-huit menus présentant tous entre eux une différence appréciable. Il y en a quatre pour chaque jour de la semaine, et ce n'est que le vingt-neuvième jour que le cycle recommence. Je dois reconnaître cependant, que la variété réside en réalité surtout dans les noms. Toutes ces conserves ont à peu de chose près le même goût et il n'est pas facile de distinguer le veau du bœuf.

Voici le menu complet d'une journée prise au hasard :

Mercredi. — Matin : Café, pain et beurre, marmelade d'oranges. — Midi : Purée de pois, lard avec pommes de terre et choucroute, tête de veau tortue, raisins de Malaga. — Soir : Riz au gras, pâté de foie de porc, maquereaux à l'huile, thé.

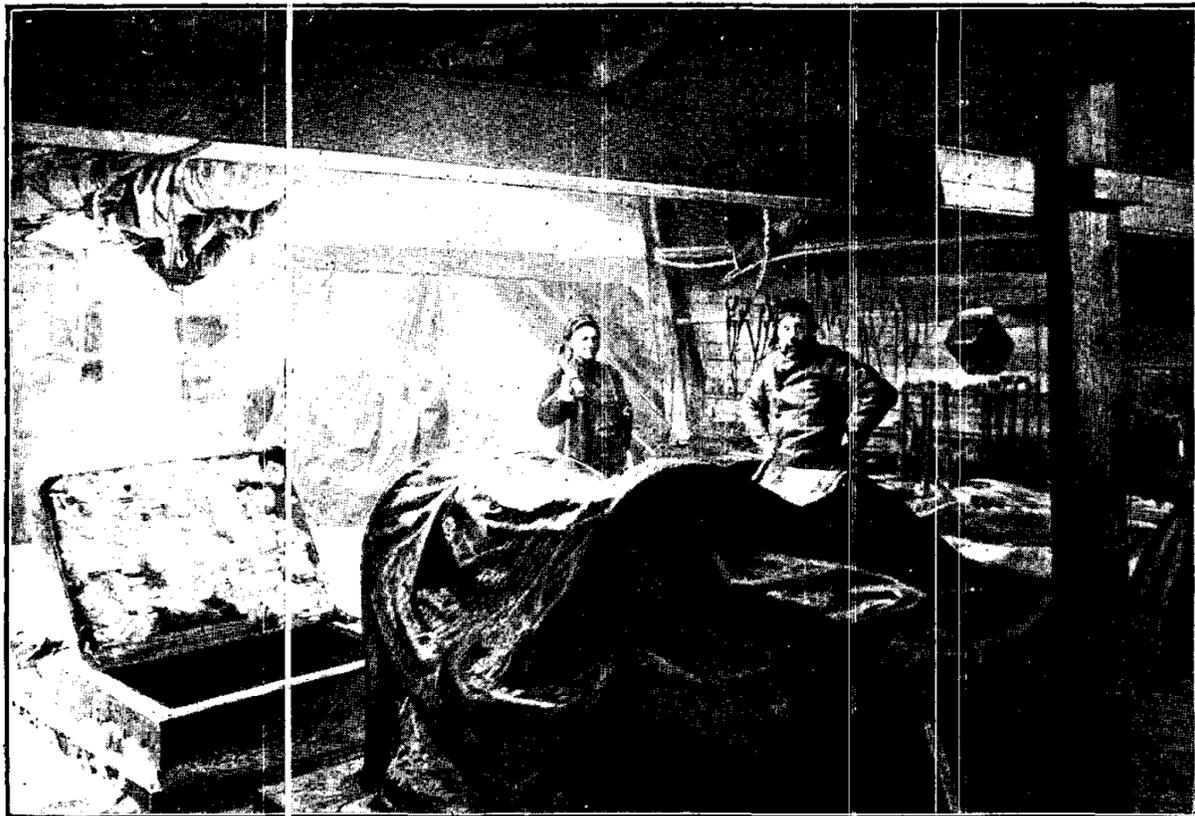
Les mêmes plats sont servis sur la table du carré des officiers et sur celle du poste de l'équipage.

Enfin, véritable confort, nous avons du pain frais tous les jours, grâce à la farine stérilisée que nous avons emportée.

Les fonds sous la banquise étant trop profonds, nous n'avons pas la ressource du poisson frais ; mais les pingouins et les phoques nous fournissent un appoint plus abondant que savoureux de viande fraîche. Les filets d'un pingouin royal suffisent à composer la pièce de résistance d'un repas pour tout l'équipage. La chair de l'oiseau et celle de l'amphibie se ressemblent ; c'est une viande noire et coriace, très grasse et huileuse, mais qui, contrairement à ce que l'on croit communément, n'a pas le moindre goût de poisson ; pingouins et phoques se nourrissent d'ailleurs presque exclusivement de crustacés minuscules.

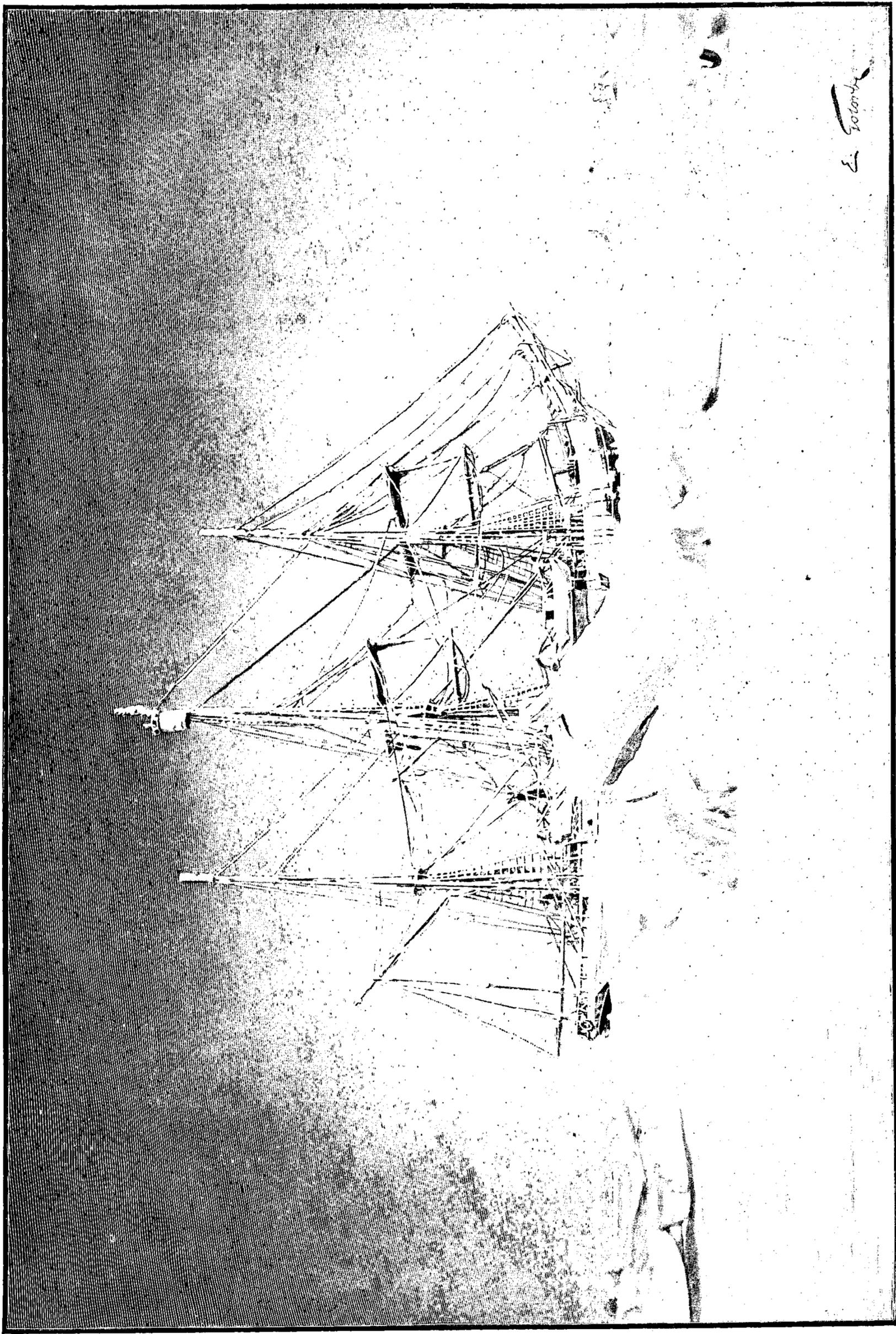
Si les vivres ne font pas défaut, le cuisinier nous manque beaucoup. Depuis Punta-Arenas, Michotte, la bonne volonté personnifiée, en cumule les fonctions avec celles de maître d'hôtel. Ce brave garçon ne m'en voudra pas sans doute de déclarer qu'il n'avait absolument pas le sentiment de la cuisine. Ses

compositions culinaires, dans lesquelles il ne déployait souvent que trop d'imagination, associant les denrées les plus disparates, étaient généralement assez peu réussies. Essentiellement économe, il avait une façon particulière d'accommoder les restes : nous ayant donné deux jours de suite des mets différents, il mélangeait le troisième jour les restes des deux jours précédents, quels qu'ils fussent. C'était chez lui un principe absolu auquel il ne manquait jamais et qui avait parfois pour résultat les plus étonnantes mixtures. C'était surtout au souper que Michotte apportait ces variantes au



LE HANGAR PROTÉGÉANT LE PONT DU NAVIRE. — DESSIN D'OULEVAY.

menu officiel. La seule chose qu'il réussit toujours était le potage ; encore faut-il ajouter qu'il n'avait qu'à le réchauffer sans même devoir y ajouter le sel. Son triomphe était la soupe aux tomates ; par honneur il ne chercha jamais à y introduire des éléments étrangers ; elle lui demeura sacrée, à lui qui violait si inconsciem-



LE NAVIRE AU CLAIR DE LUNE, PENDANT L'HIVERNAGE. — DESSIN DE COTORBE.

ment les lois les plus élémentaires de la cuisine. Malheureusement, par-dessus le marché, Michotte avait de l'ambition. Le titre de cuisinier lui paraissant probablement insuffisant, il voulut y joindre celui de pâtissier. Un beau jour, le brave garçon s'avisa de nous faire une tarte, et bien que le résultat fût invraisemblable (le contenu d'un pot de confiture renversé sur une véritable planchette de pâte), Michotte nous en servit dès lors de pareilles chaque semaine à jour fixe. Comme boulanger, il n'était pas beaucoup plus heureux, et la réussite du pain était une simple affaire de hasard. Nous étions renseignés à cet égard dès la première heure le matin. Dès quatre heures, Michotte était à son four et, lorsque sa cuisson matinale avait réussi, Lecointe, de quart à ce moment, recevait peu après un petit pain confectionné à son intention et déposé sans un mot sur la table du carré. Lorsque Michotte n'apportait pas de petit pain, nous ne savions que trop ce que ce a voulait dire.

Pauvre Michotte ! il était si plein de zèle que nous fermions les yeux sur son manque d'aptitudes culinaires. Et d'ailleurs quel autre à bord eût pu le remplacer et faire mieux ?

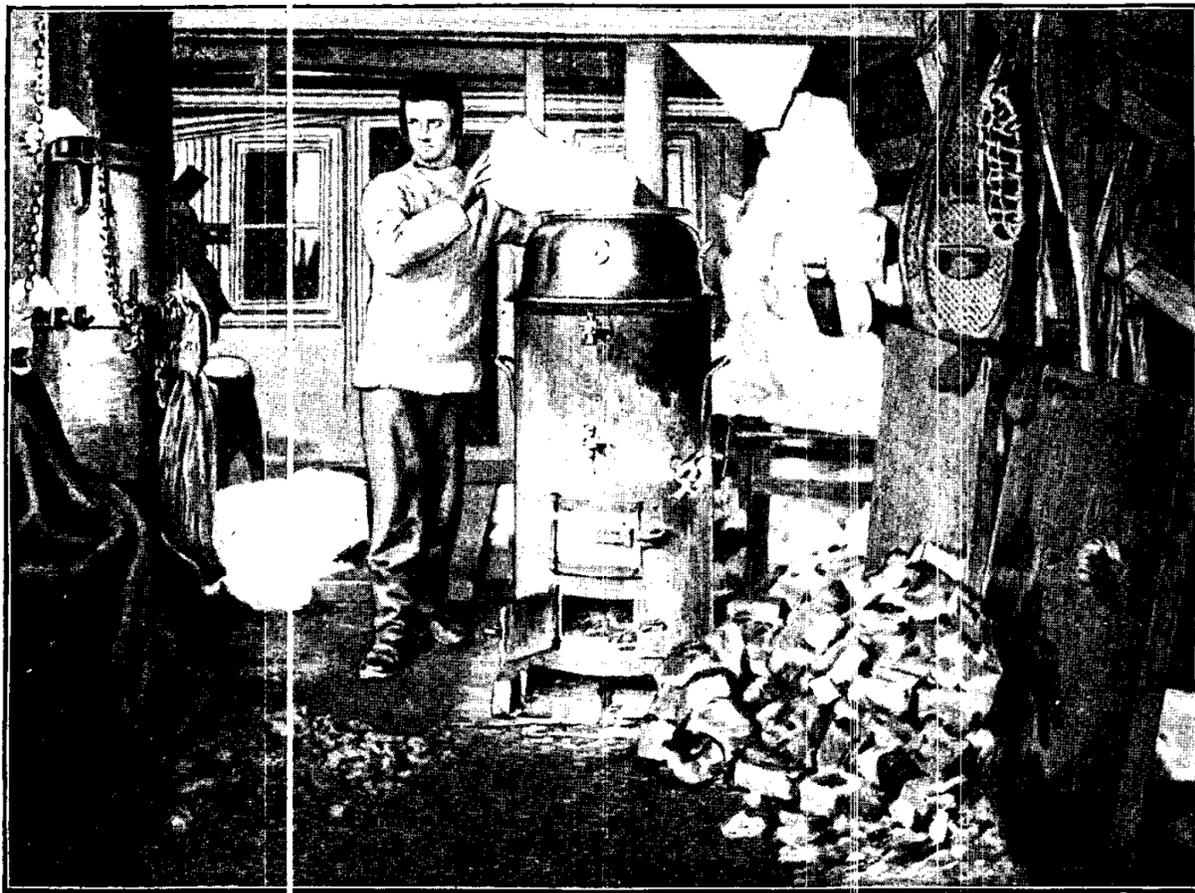
... A part un grog servi à l'équipage le dimanche soir ou dans les circonstances solennelles, les liqueurs sont proscrites. Tous les dimanches, les hommes reçoivent quinze centilitres de vin de Bordeaux ; les autres jours ils boivent, quelques-uns avec plaisir, de la tisane de houblon. Quand nous sommes particulièrement satisfaits de l'état de propreté du poste, ils sont gratifiés le dimanche matin d'un verre de Porto. Une fois par semaine, le samedi, il est procédé à une distribution de 500 grammes de sucre, 500 grammes de beurre, 100 grammes de tabac, une boîte d'allumettes, sel, poivre et moutarde.

Il nous reste de l'eau potable en provision dans nos caissons, mais il serait imprudent de continuer à en faire usage, car nous pourrions être pris au dépourvu s'il venait à se produire dans la banquise une détente nous permettant de regagner le large. Tous les matins nous faisons donc provision de neige que nous allons chercher à quelque distance du navire, car celle qui entoure la *Belgica* est souvent souillée non seulement par les débris de tous genres jetés par-dessus bord et par les dépouilles d'animaux qu'on y abandonne après en avoir extrait les bons morceaux, mais encore par la suie échappée de nos cheminées et qui va se déposer quelquefois très loin. Au moyen de lard de phoque, débité en briquettes, nous alimentons le foyer du distillateur installé sur le pont ; et la neige se transforme bientôt en une belle eau cristalline, sans que nous ayons à user du charbon, dont nous devons être économes.

Dans l'étroit espace où nous sommes confinés, chacun trouve à s'occuper. Comme règle générale, nous avons adopté la division socialiste du temps : huit heures de travail, seize heures de repos. L'équipage entre-

tient le bon état et la propreté du navire, fait les corvées ; parfois il doit pomper l'eau de la cale, car dans les navires en bois comme le nôtre il y a toujours un peu d'infiltration. Les matelots aident aussi aux sondages et à quelques travaux de laboratoire, tels que dépeçage et empaillage d'animaux.

L'état-major se livre à des observations diverses. Quand le temps est clair, Lecointe observe la position, les vents et peut-être des courants nous entraînant en tous sens avec le champ de glace qui nous enserme. Je sonde. Arc-towski recueille les sédiments rapportés, puis, avec une extrême minutie, il observe la température de la mer et prend des

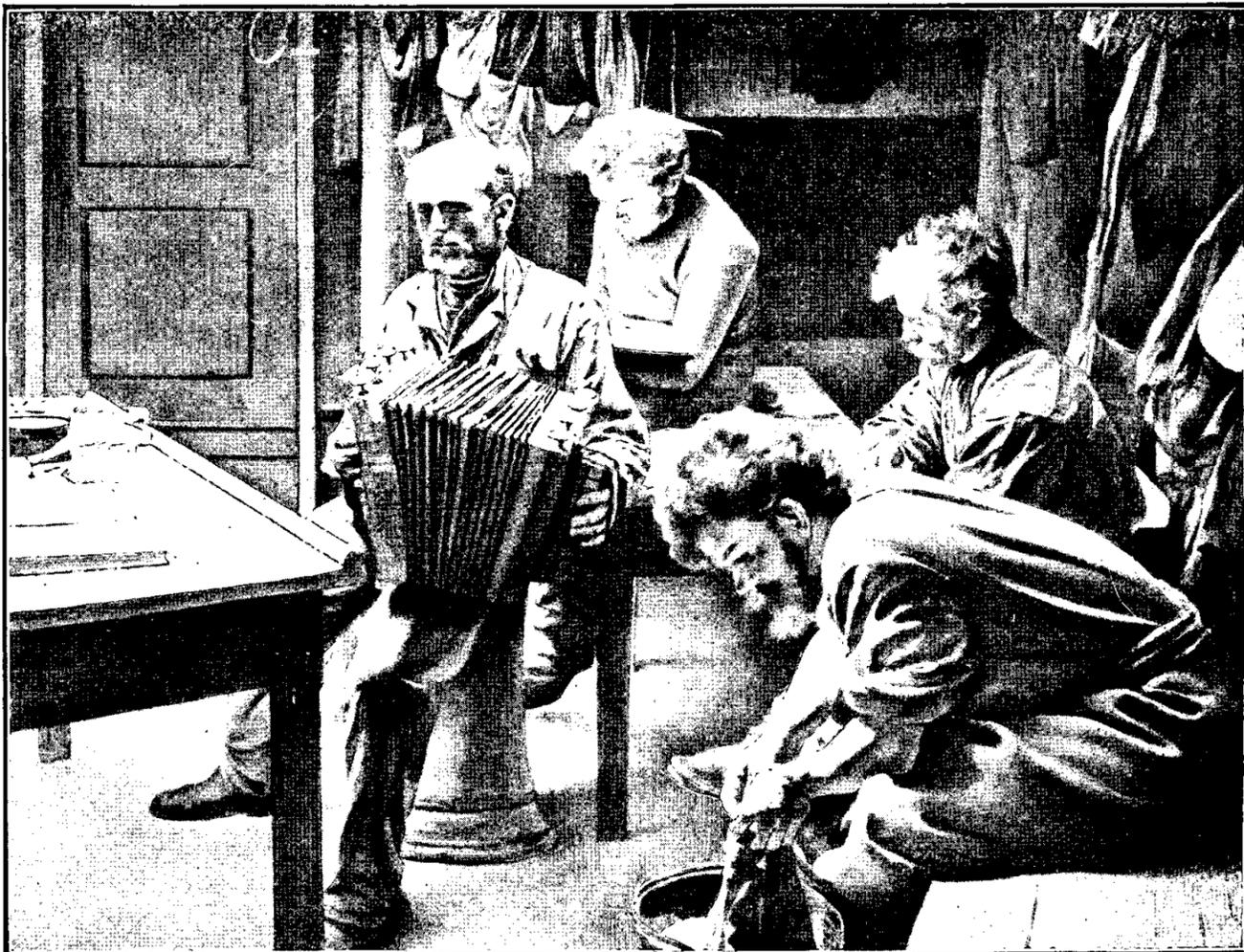


LA FABRICATION DE L'EAU POTABLE. — DESSIN D'OCLEVAY.

échantillons d'eau à diverses profondeurs pour les analyser ensuite. Nous pratiquons la pêche pélagique au moyen de filets très fins en forme de cônes, terminés par un seau filtreur qui laisse passer l'eau et retient les organismes les plus minuscules. D'autres fois nous procédons à des pêches de fond, les

premières qui aient été faites à cette latitude et qui permettent de fixer les caractères de la faune marine antarctique. Nous pêchons soit avec un petit chalut confectionné à bord pour remplacer les engins de haute mer peu maniables sans le treuil à vapeur, soit au moyen de nasses, de la drague ou de fauberts, sortes de grandes floches en chanvre qu'on leste et qu'on laisse traîner sur le fond qu'elles balayent, tandis que les organismes divers restent accrochés à leurs fibres. Plus rarement le grand filet pélagique est employé; il se manœuvre difficilement; après l'avoir descendu à la profondeur voulue, tout l'équipage s'attelle au câble et relève le filet d'un vigoureux effort en courant sur la glace.

Après chaque pêche, Racovitz a de la besogne de laboratoire pour plusieurs jours. Les organismes



LE POSTE DE L'ÉQUIPAGE. — DESSIN DE MIGNON.

qui ne peuvent être convenablement préparés pour la conservation sont étudiés au microscope, dessinés, décrits. Pour certains poissons qui, morts, perdent leur coloration naturelle, le zoologue prend des annotations de couleurs à l'aquarelle. Très souvent le filet ramène des pierres, des spongiaires et de beaux échantillons de corail.

Le service météorologique est assuré par Arctowski, Dobrowolski, Lecointe, Amundsen et moi, mais surtout par les deux premiers. Les observations sont faites d'heure en heure. Dobrowolski étudie les nuages, sur lesquels il fait d'intéressantes remarques, et c'est le nez en l'air, en train de les suivre des yeux, sans jamais se lasser, qu'on le trouve le plus souvent. Danco, à qui incombent les observations magnétiques, prend chaque jour trois séries de mesures.

Mais notre grande préoccupation à tous, notre distraction aussi, c'est la banquise qui nous entoure et qui se transforme fréquemment. Chaque jour, nous examinons les crevasses nouvelles de notre prison, ou celles qui se sont refermées par suite de pressions et dont l'emplacement est marqué par des hummocks, petites éminences formées par l'amoncellement de débris de glace.

Lorsqu'il fait calme, des veines nouvelles s'ouvrent; la banquise se disloque, se détend. Vient un coup de vent, les grands floes se rapprochent les uns des autres, se heurtent avec fracas, se chevauchent, écornent leurs arêtes, dont les débris s'entassent les uns au-dessus des autres, avec un bruit métallique. Sur les fentes nouvellement ouvertes, la jeune glace qui se forme fait entendre une plainte continue, mélancolique et douce: c'est la chanson de la glace, faible d'abord, puis, lorsque les champs se heurtent, grondante, sinistre et coupée parfois de la clameur stridente des icebergs qui s'écroulent.

Le vent, en chassant ainsi les grands pans les uns contre les autres, détermine des pressions qui se manifestent d'abord à la surface par de petits *torros*; mais à mesure que l'hiver approche, elles deviennent plus violentes et les *torros* font place à des hummocks de plus en plus élevés. Souvent le navire, enserré comme dans un étau, frémit et vibre douloureusement.

Les beaux jours sont rares, mais de quelle magie ils parent la blanche banquise! La plaine, comme poudrée de diamants, étincelle sous le clair soleil; les icebergs et les hummocks dressent leurs arêtes d'argent et projettent derrière eux des ombres diaphanes, d'un bleu si pur qu'elles semblent un lambeau détaché du ciel. Les chenaux décrivent des méandres de lapis-lazuli, et, sur leurs bords, la jeune glace prend des teintes

d'algues marines. Vers le soir, insensiblement, les ombres changent, tournent au rose tendre, au mauve pâle, et, derrière chaque iceberg, il semble qu'une fée, en passant, ait laissé accroché son voile de gaze. Lentement, l'horizon se colore en rose, puis en jaune orange, et, lorsque le soleil a disparu, longtemps encore une lueur crépusculaire persiste, s'estompant délicieusement sur le fond bleu sombre du ciel où scintillent, nombreuses, les étoiles.

Plus souvent hélas ! la brume noie tout ce qui nous entoure dans de blancs floconnements ; les nuages bas se confondent avec les dos arrondis des hummocks ; les ombres ont disparu avec les contours des choses, et c'est à tâtons qu'il faut marcher dans ces blancheurs opaques.

... Avril se passe ; la température moyenne du mois a été assez basse : le 3 (qui correspond au 3 octobre de l'hémisphère boréal), nous notions déjà, à six heures du soir, un minimum de  $-26^{\circ}5$ . La durée des jours s'abrège de plus en plus. Le froid augmente sensiblement ; pourtant la banquise n'est pas déserte encore.

Nos amis les pingouins ne nous ont pas abandonnés. Ils appartiennent à d'autres variétés que celles qui peuplaient les terres du détroit. Le plus remarquable est le manchot de Forster ou pingouin royal, oiseau géant dont la taille atteint parfois  $1^{\text{m}}20$  et qui pèse jusqu'à 40 kilogrammes. Il a le dos d'un noir bleuâtre avec le ventre et la poitrine blancs ; la tête est noire également avec, de chaque côté, une tache jaune orangé ; le bec allongé est noir, strié de rouge et de bleu à sa base. L'énorme embonpoint de cet animal témoigne d'une préoccupation unique : il est bien évident qu'un bon repas, suivi d'une paisible digestion, est à ses yeux la grande affaire de la vie. Or, sous ce rapport, la banquise est pour lui un Éden. Lorsqu'il a faim, il s'avance en se dandinant de droite à gauche jusqu'à la crevasse la plus proche, s'y plonge le bec ouvert et s'y gorge de minuscules crustacés, puis, remontant sur la glace, il va digérer à l'abri du vent. Qui donc oserait troubler la quiétude de ce roi des oiseaux polaires ? Certes, ce n'est pas le manchot de la terre Adélie. Plus petit que le pingouin royal, celui-ci ne dépasse pas 70 centimètres, mais il est relativement plus corpulent encore. Sa tête et son bec sont noirs ; sa gorge est toute blanche ou toute noire, suivant la variété à laquelle il appartient. Vif dans ses mouvements qui n'en sont pas moins grotesques, il est extrêmement curieux, d'une curiosité qui lui a valu de faire fréquemment avec nous une connaissance beaucoup plus intime qu'il ne l'eût sans doute désiré : nous en avons mangé un grand nombre. Comme tous les manchots, il emprunte à sa station verticale une apparence vaguement humaine qui en fait à nos yeux le clown de l'Antarctique. Lorsqu'il nous aperçoit, il accourt de toute la vitesse de ses petites pattes et, pour aller plus vite, souvent il se met à plat ventre et glisse sur la neige, en s'aidant des pattes et des ailerons, le plus drôlement du monde. Lorsque l'étrange

petit véhicule qu'il figure ainsi est arrivé à quelques pas de nous, il se redresse, reprend son attitude humaine et pousse de temps en temps un petit cri pour exprimer sans doute l'étonnement que lui inspire l'être bizarre qu'il a devant lui.

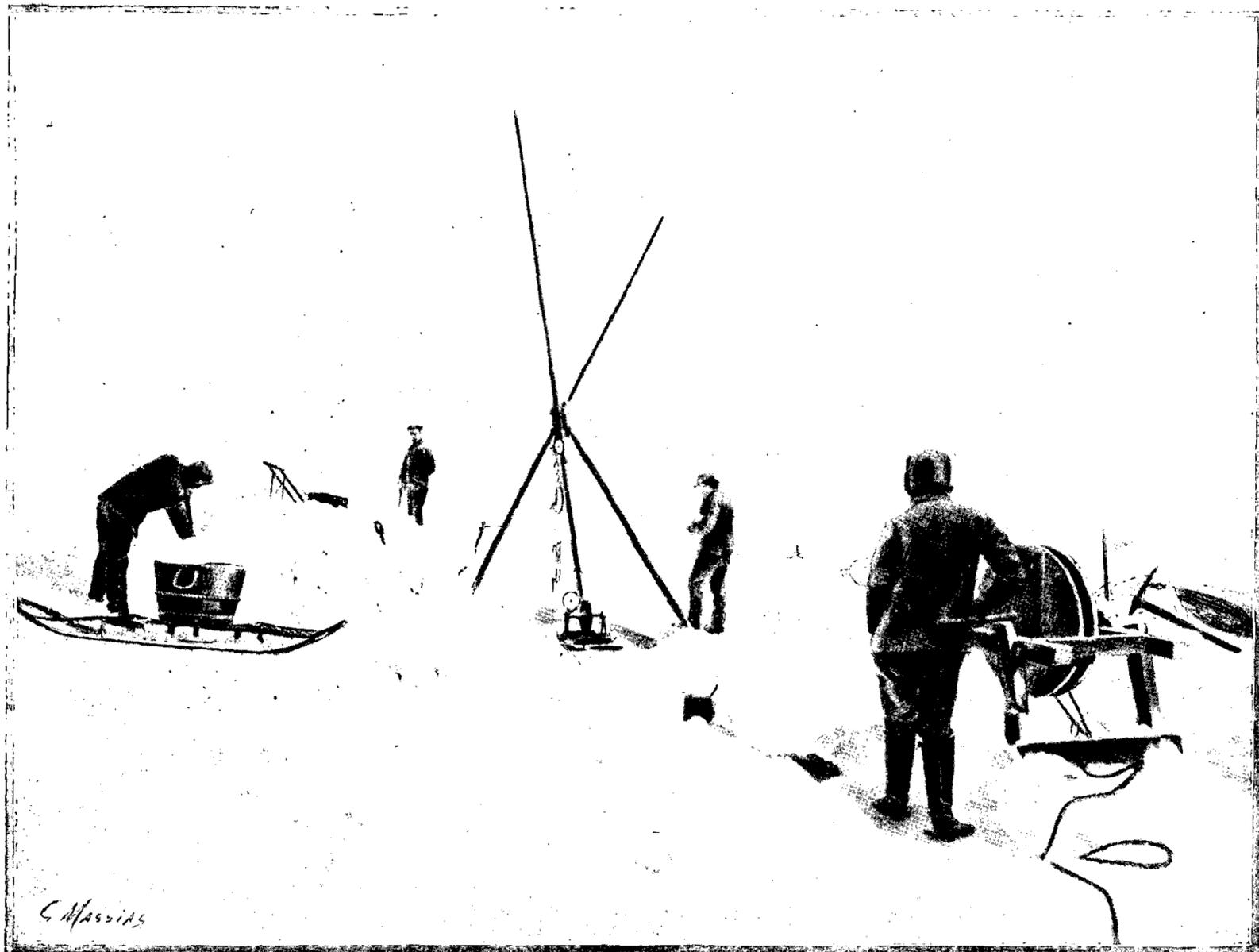
Ces oiseaux sont de vrais philosophes, peut-être des fatalistes ; ils ne cherchent pas à lutter contre le destin. Un jour, en ayant capturé deux ou trois, nous les avons placés sur le pont à un endroit d'où, il leur était matériellement im-



RACOVITZA DANS SON LABORATOIRE. — DESSIN DE MASSIAS.

possible de descendre ; ils restèrent où nous les avions mis sans protester ni manifester aucune frayeur.

Avant l'hiver, ces pauvres oiseaux ont un moment difficile à passer. Tandis qu'ils vivent généralement solitaires sur la banquise, au moment critique de la mue, ils se groupent, trouvant sans doute leurs misères



UN SONDAGE SUR LA BANQUISE. — D'APRÈS UNE PHOTOGRAPHIE DU DOCTEUR COOK.

plus faciles à supporter en commun. Debout ou couchés sur le ventre ou même parfois sur le dos, ils regardent tristement leurs plumes tomber une à une autour d'eux ; ils perdent toute leur vivacité et paraissent malades, comme engourdis dans une espèce de somnolence, de torpeur dont ils ne sortent que lorsque la nature les a complètement revêtus d'un nouveau plumage.

Nous avons retrouvé également sur la glace nos vieilles connaissances ailées du détroit : les différents pétrels, les sternes, les goélands. Enfin, parmi les autres notables de la banquise, il faut signaler plusieurs espèces de phoques, auxquels nos estomacs doivent bien aussi quelque reconnaissance. C'est surtout pendant le second été que nous en avons vus en grand nombre : j'y reviendrai plus loin.

Mais il est un animal tout petit qu'il est impossible de passer sous silence, car il est la base de la vie animale dans l'Antarctique. C'est un crustacé du plancton qui rappelle un peu la crevette de nos eaux littorales, avec des dimensions moindres. Cet animal étrange, appelé *euphausia*, est lumineux. Il possède tout le long du corps de véritables appareils d'éclairage, composés d'un foyer lumineux, d'un réflecteur et d'une lentille, le tout microscopique. Extrêmement répandu sous la banquise, il y forme des bancs immenses ; les phoques comme les cétacés n'ont qu'à ouvrir la bouche en nageant pour en absorber en grand nombre ; les pingouins aussi s'en repaissent exclusivement. Comme les autres animaux du plancton, les euphausias sont des herbivores qui se nourrissent de diatomées, autres merveilles du monde de Lilliput que nous ont révélés les savantes explications de Racovitza et son excellent microscope.

Les diatomées sont si nombreuses qu'elles teintent en brun ocre verdâtre la glace de mer et lui donnent cet aspect sale que les marins polaires anglais et scandinaves désignent sous l'appellation pittoresque de « glace pourrie ». Leurs formes, charmantes de variété et de perfection géométrique, ne sont pas visibles à l'œil nu.

... Nous continuons à nous organiser. La petite société qu'abrite notre bonne *Belgica* constitue une vraie démocratie. Notre sort commun est désormais lié à l'existence de notre cher navire. Nos joies à tous, comme nos peines, procèdent des mêmes causes. L'union, la fraternité et l'égalité dans le travail nous sont nécessaires : la devise nationale belge, écrite en lettres d'or à l'endroit le plus apparent du pont, est là pour nous le rappeler sans cesse.

Le 24 avril, le service est définitivement réglé comme suit pour l'hivernage : travail de huit heures du matin à midi et d'une heure à cinq heures. — Repas à sept heures et demie, midi et cinq heures et demie. — Extinction des feux à dix heures dans le poste de l'équipage, à onze heures au carré. Une buanderie a été installée dans l'entrepont, à l'arrière de la cuisine : les hommes s'y baigneront aussi souvent que possible et au moins une fois par semaine.

En mai, le docteur Cook commence des observations physiologiques, au point de vue de la température du corps et des pulsations, sur les membres de l'état-major, puis sur l'équipage. Tout le monde est pesé.

Lecoinge a installé sur la banquise un petit observatoire en planches recouvert de carton bitumé, haut de 1<sup>m</sup>70, large de 1<sup>m</sup>75 ; des fenêtres mobiles s'ouvrent sur les quatre faces latérales et permettent d'embrasser chacune 110 degrés d'horizon. Devant ces fenêtres, les instruments sont posés sur des tuyaux en grès remplis de glace et couverts d'une pierre de taille. Afin d'éviter de transporter les chronomètres sur la banquise et ainsi de les exposer au froid, risquant de les mettre hors d'usage, Lecoinge met sa cabine à bord, où ils sont déposés, en communication électrique avec cette cabane établie sur la glace. Mais, pendant toute la première moitié du mois de mai, il dégèle constamment. La neige, à l'intérieur de la cabane, fond à différentes reprises par suite de la quantité de chaleur absorbée par le carton noir, de sorte que la base s'enfonce peu à peu et inégalement dans le sol.

En même temps, par le fait du dégel, la banquise subit de sensibles modifications. Notre floe est morcelé par des crevasses et des veines nombreuses. Une d'elles se forme juste à côté du petit observatoire, déjà si compromis, et le sépare de la glace qui entoure le navire. Lecoinge, Amundsen et Cook passent toute la matinée du 13 mai à sauver l'édicule qui, pris comme dans un étau, est presque complètement écrasé. Après le sauvetage, il est réinstallé plus près du navire.

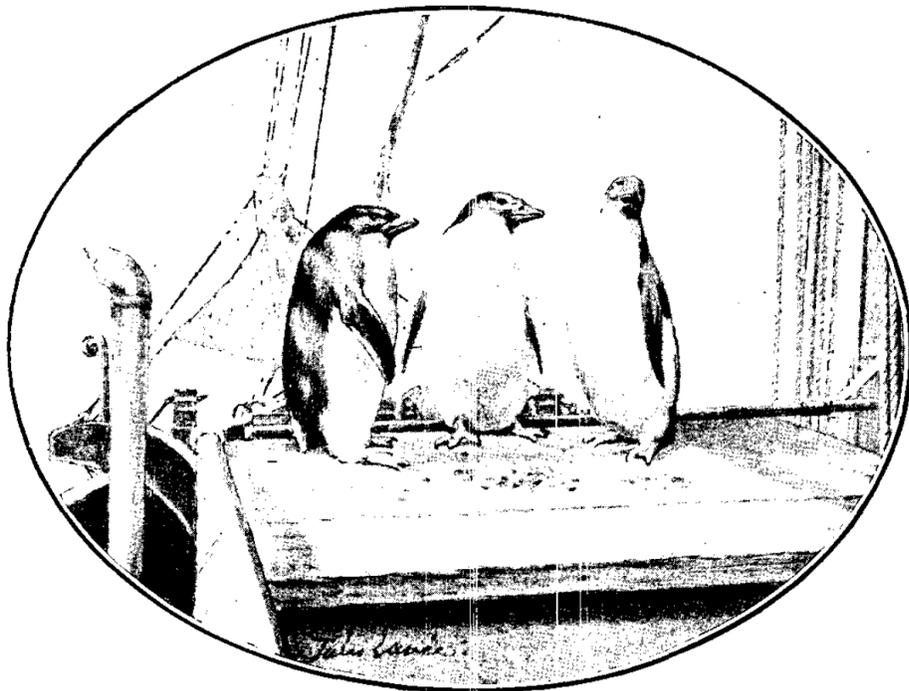
Le dégel devient si fort qu'il est nécessaire de déblayer le pont. Les agrès et les cordages sont couverts d'une couche de glace et de givre qui atteint par place jusqu'à 20 centimètres de diamètre ; elle se détache par grands blocs qui viennent tomber sur le pont avec un bruit mat, nous réveillant à tout moment en sursaut pendant notre sommeil. De nouvelles crevasses se forment un peu partout et l'une d'elles aboutit à l'étrave.

La température est fonction directe de la direction du vent. Les vents du Sud apportent les grands froids, tandis que par ceux qui soufflent du Nord, c'est-à-dire du large, la température s'élève rapidement jusqu'à zéro ou même quelques dixièmes au-dessus. Ce sont ces vents du Nord qui nous donnent en mai une température moyenne (—6°5) plus élevée de 5°3 que celle d'avril. Nous atteignons en mai les points extrêmes de notre dérive vers le Sud, le 16 : 71° 35' par 89° 10' O, et le 30 : 71° 36' S.

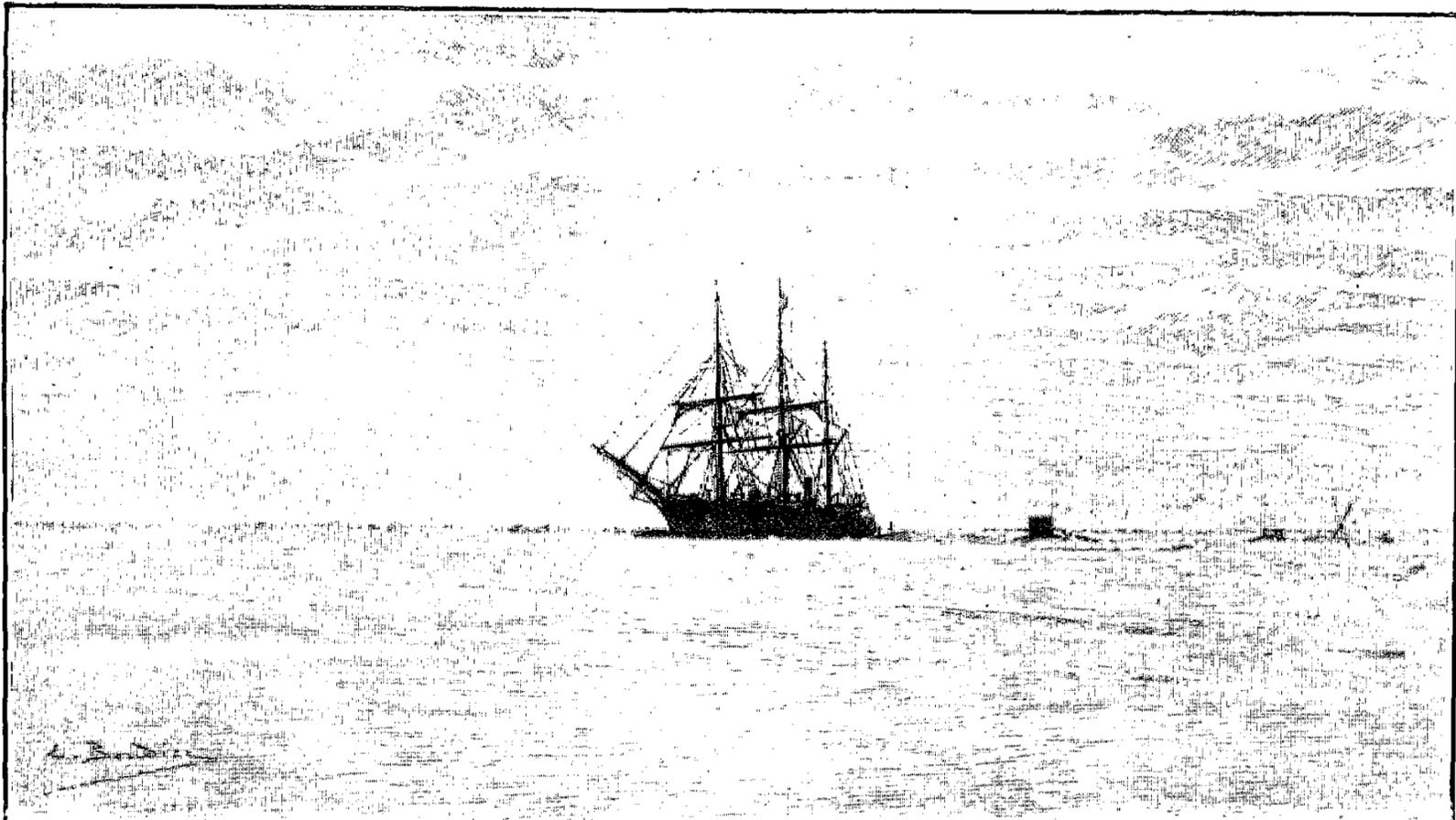
Peu à peu, la banquise, un moment détendue, se resserre. Le champ de glace qui nous entoure se couvre de plus en plus de hummocks par suite des pressions. Le soleil, vers la mi-mai, ne se montre plus que quelques instants au milieu du jour. La nuit polaire s'abat sur nous.

(A suivre.)

A. DE GERLACHE.



TROIS MANCHOTS CAPTIFS. — DESSIN DE J. LAVÉE.



LE SOLEIL DE MINUIT (DÉCEMBRE 1898). — DESSIN DE BOUDIER.

## QUINZE MOIS DANS L'ANTARCTIQUE<sup>1</sup>

(LE PREMIER HIVERNAGE DANS LA BANQUISE AUSTRALE),

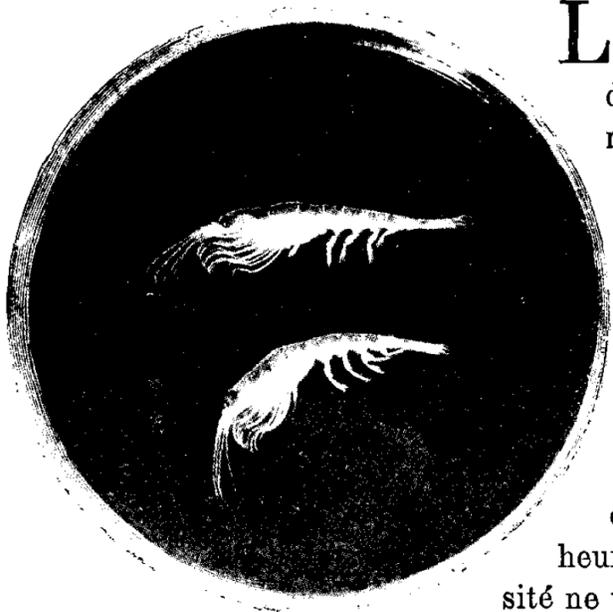
PAR M. ADRIEN DE GERLACHE,

COMMANDANT DE LA *Belgica* ET CHEF DE L'EXPÉDITION ANTARCTIQUE BELGE.

### VI

#### LA NUIT ANTARCTIQUE ET LA MORT DE DANCO

Une nuit de seize cents heures. — Paysages de glace et de ténèbres. — Un « concours de beauté ». — Les caricaturistes du bord. — Une alerte. — La maladie et la mort de Danco. — Funérailles sur la banquise. — Dépression morale. — Un cas de folie.



EUPHAUSIAS.  
D'APRÈS UNE PHOTOGRAPHIE.

LE 17 mai, à l'occasion de la fête nationale norvégienne, je fais donner du champagne à l'équipage pour le repas de midi. A la demande des hommes, je les rejoins dans le poste où ils boivent à ma santé. Le mécanicien Somers, qui aime le champagne, m'exprime le regret de ne pas voir plus de nationalités différentes, partant plus d'anniversaires à bord. Après la petite fête, l'équipage, qui a repos, profite du temps exceptionnellement beau pour aller se promener sur la glace.

Ce jour-là, un fragment du disque du soleil nous apparut encore, grâce à la réfraction ; puis commença une nuit de seize cents heures.

Au milieu de la journée, pourtant, l'obscurité cessait d'être complète. Vers neuf heures au début et plus tard, au solstice, vers dix heures, l'aurore naissait ; c'était une clarté blafarde dont la faible intensité ne variait qu'à peine. On sentait que cette pâle aurore était impuissante à enfanter le jour ; bientôt elle renonçait à l'effort tenté pour triompher des ténèbres ; par une transition insensible elle devenait crépuscule ; vers trois heures, ce crépuscule lui-même s'éteignait. Encore fallait-il, pour nous

donner ce triste semblant de jour, que l'atmosphère fût sereine, ce qui était relativement rare ; par les temps couverts et lorsqu'il neigeait, nous devions allumer les lampes pour le repas de midi.

Dans la lumière diffuse qui remplissait ainsi l'atmosphère durant quatre heures sur vingt-quatre, on ne

1. *Suite.* Voyez p. 313, 325, 337, 349 et 361.

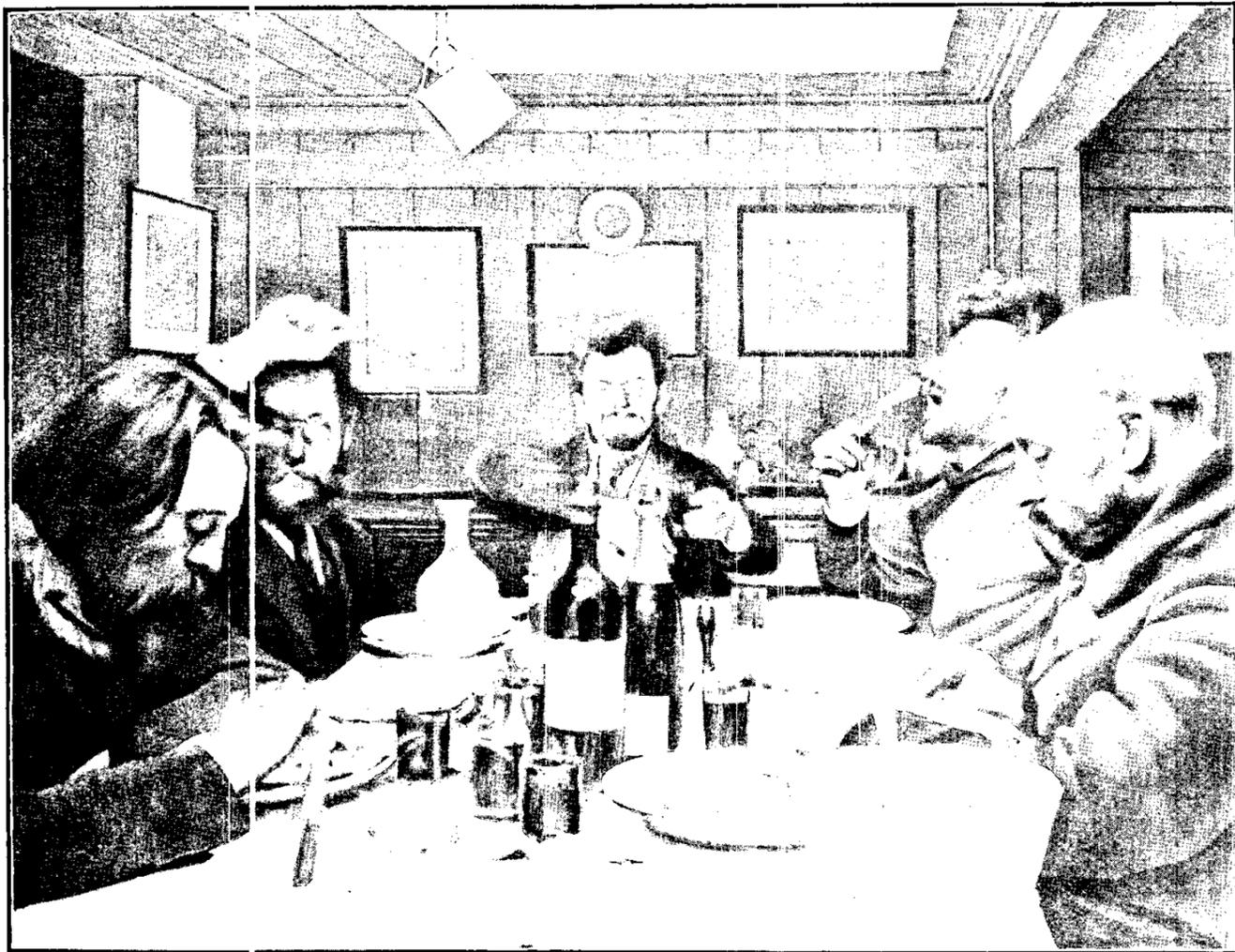
distinguait pas les aspérités de la banquise, qui apparaissait comme une grande plaine, d'un blanc sale, tout unie. Dans les promenades que nous nous imposions par hygiène, il nous arrivait de trébucher contre les hummocks, les monticules de glace, qu'aucune ombre n'indiquait. On appréciait également mal les distances et les dimensions des objets. Il me souvient qu'un jour je crus voir à une centaine de mètres une caisse assez grande. J'étais loin du navire et je me demandais pourquoi on avait porté là cette caisse ; au surplus, le bois était pour nous chose trop précieuse pour que nous le gaspillions. Très intrigué, je me dirigeai donc vers l'objet... Au bout de trois enjambées mes skis le touchaient : c'était un petit morceau de journal !

A ces quelques heures de clarté nébuleuse, combien nous préférons, malgré leur mélancolie intense, les belles rares nuits claires !

L'immense plaine se déroule alors à l'infini sous la molle et douce clarté de la lune. La Croix du Sud étend au ciel ses bras de lumière doucement scintillante. Ça et là, les icebergs dressent leurs formes étranges aux arêtes brillantes comme de l'argent et projettent derrière eux une ombre immense et triste, noire sur la blancheur de la banquise. La *Belgica* immobile, les cordages raidis par le gel et couverts de givre, ne décelant un peu de vie que par la légère fumée qui s'élève au-dessus du pont, à l'avant et à l'arrière, prend l'aspect d'un vaisseau fantôme. Le spectacle est d'une beauté grandiose et funèbre ; l'astre mort semble n'éclairer qu'un monde mort lui-même ; et pourtant, si spectrale que soit sa clarté, elle repose nos yeux fatigués des ténèbres et de la brume.

Pourtant, pour que ces merveilleuses nuits soient sereines, il leur manque le silence : ce silence fait de mille bruits subtils, indicibles, imperceptibles presque et qui sont comme le souffle régulier et doux de la terre endormie, prête à se réveiller à la prochaine aurore, rajeunie, triomphante, débordante de vie. Ici tout clame et bruit, non pas la vie, mais la destruction et la mort : grondement sourd et continu qui monte angoissant de l'immense banquise mouvante où la glace convulsée lutte constamment, broyée, pressée par le vent et la houle ; bruit menu, crissement de l'étau qui se resserre autour de notre frêle coque ; chocs violents des floes qui se rencontrent ; détonations lointaines des glaces qui s'écroulent.

Aux fentes des chenaux, les frères diatomées elles-mêmes, flétries et fanées, sont mortes ; toute manifestation de la vie a bien disparu de la surface de la banquise : pourtant, dans les crevasses et sous l'épaisse couche de glace, elle triomphe encore, en secret, de tous les obstacles qui semblent s'opposer à son épanouis-

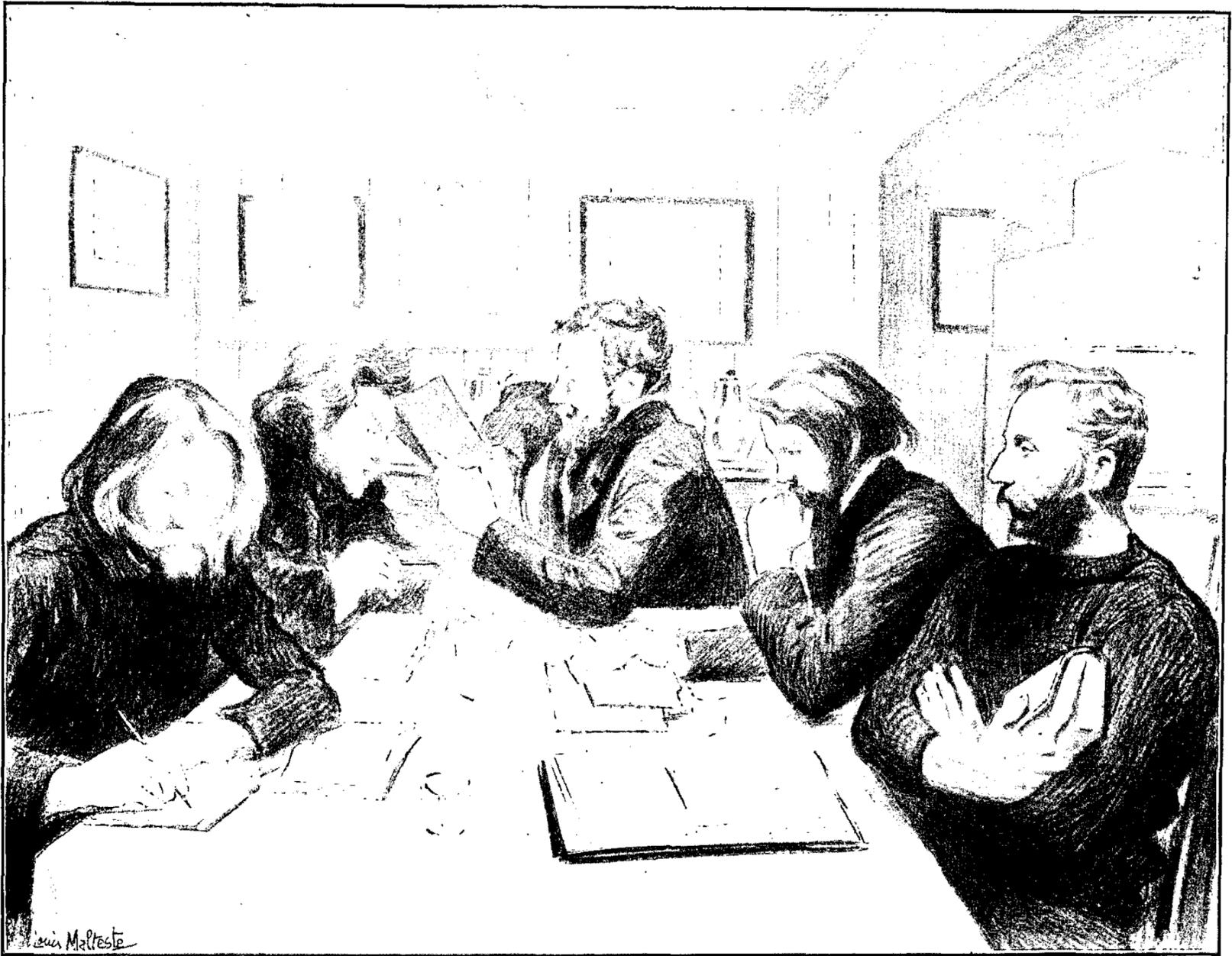


LA TABLE DE L'ÉTAT-MAJOR. — DESSIN DE MIGNON.

sement. Entre deux eaux nagent les animaux du plancton. Microscopiques et rudimentaires, ils se nourrissaient de diatomées, pendant l'été ; maintenant, faute de mieux, ils en sont réduits à se manger les uns les autres, car nulle part la lutte pour la vie ne se fait plus implacable et plus féroce que dans ce monde des infiniment petits. Les débris morts du plancton tombent des couches supérieures de l'Océan, où il vit, pour aller nourrir, dans l'abîme, toute une série d'autres animaux.

... L'abîme!...

nul mot n'éveille pareille idée d'horreur. En effet, c'est bien là un milieu effroyable : l'eau interceptant la lumière du soleil, à quatre cents mètres l'obscurité est complète, éternelle. L'effet des vagues, des courants, s'arrêtant à quelques mètres de la surface, dans l'abîme, l'immobilité de l'eau est absolue. La



LE CARRÉ DES OFFICIERS. — DESSIN DE MALTESTE.

température se maintenant à zéro environ, le froid y est intense et constant ! Et, dans ce milieu épouvantable, des êtres naissent, vivent et se meuvent, suppléant par leur propre perfection à tout ce qui manque autour d'eux. Gracieux, élégants ou terribles, bardés de véritables cuirasses, munis de piquants ou de pinces, ils sont armés pour l'attaque et pour la défense. Ces êtres bizarres, aux formes étranges, richement colorés pour la plupart, projettent dans l'obscurité ambiante la phosphorescence de leurs corps doucement lumineux. Tout au fond, dans les mystérieuses vallées sous-marines, à des profondeurs dont la pensée seule donne le vertige, d'autres êtres encore se nourrissent de vase, de poussière, de débris tombés de couche en couche des hauteurs de l'Océan !... Mais tous ces animaux dont la science nous a révélé et prouvé l'existence, nous ne les voyons pas et ils ne contribuent en aucune façon à animer notre morne domaine...

Chaque fois que le temps le permet, généralement pendant les heures du crépuscule, au milieu du jour, nous sortons pour nous promener.

Nous sommes chaudement vêtus d'un jersey en laine d'Islande que recouvre l'*anorak*, vêtement sans boutons, emprunté aux Esquimaux, qui se passe par-dessus les épaules et est muni d'un capuchon. Sous le capuchon nous portons d'abord un passe-montagne, puis le bonnet en cuir à oreillères des chasseurs de phoques norvégiens. Lorsqu'il vente, nous enfilons le pantalon de toile à voile que le vent ne pénètre pas. Nous sommes chaussés de *finneskos*, sortes de mocassins lapons, en peau de renne, que nous fourrons chaudement de *senegraes*, herbe palustre de Laponie. Par les très grands froids, nous revêtons nos chauds costumes en peau de buffle de Sibérie. Mais, bien que maintenant la température descende fréquemment jusqu'à 30° sous zéro, les promenades à skis constituent un exercice si violent que souvent nous sommes en nage lorsque nous rentrons à bord.

Malheureusement les beaux jours sont rares et de fréquents chasse-neige nous tiennent bloqués dans le navire. Lorsqu'il est fort, le vent soulève sur la banquise des nuages de poudrin, grains de neige menus et durs comme du sable. Il les chasse à une grande hauteur ; et la neige qui tombe du ciel forme, avec la neige qui s'élève du sol, d'irrésistibles tourbillons. Elle pénètre et s'infiltré partout, mettant hors d'usage certains instruments très délicats, tels que les hygromètres à cheveu.

Lorsque ces tempêtes, qui projettent parfois la neige plus haut que le nid de corbeau, durent quelque temps, il arrive que le navire soit comme enseveli. Grâce au feutre qui garnit les cloisons de nos logements, la température y descend rarement au-dessous de — 10° centigrades, et nous évitons aussi, ou à peu près, les condensations dont eurent tant à se plaindre d'autres explorateurs polaires.

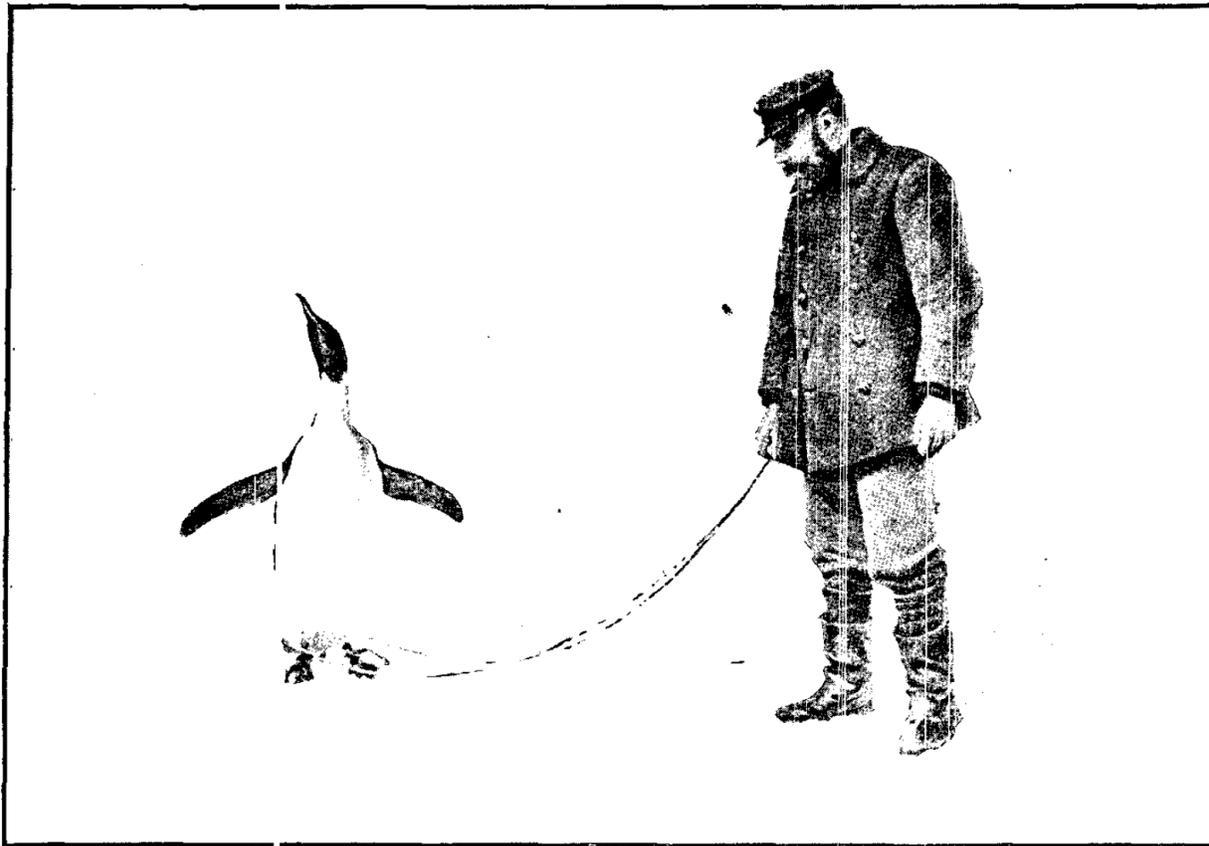
A l'intérieur, on s'occupe comme on peut. Généralement, en dehors des heures de travail, l'état-major est réuni autour de la table du carré et celui-ci retentit souvent de joyeux éclats de rire : nous sommes jeunes et pleins d'espérance ; la maladie ne nous a pas encore atteints et, ma foi ! nous cherchons à tuer le temps le plus gaiement possible, car, pendant ces longs jours d'emprisonnement, les occupations sérieuses n'absorbent qu'une partie de la journée. Ne sachant comment délasser nos esprits, n'avons-nous pas, à la fin de mai, organisé un concours de beauté !... Un concours de beauté sur la banquise ! Toutes les « beautés célèbres » d'un album de photographies en furent les concurrentes. Cette plaisanterie nous occupa et nous amusa huit jours.

Depuis le début du voyage, chaque soir, Racovitza s'éclipse à la même heure. Il va dans son laboratoire mettre son journal au courant, puis méditer sur les événements de la journée, les petites querelles entre camarades, les théories qui ont été développées, les mots échappés à l'un ou à l'autre de nous : la caricature résultant de cette méditation est un régal attendu par tous avec impatience. Une heure environ après nous avoir quittés, Racovitza rentre au carré et, sans rien dire, dépose flegmatiquement un dessin au milieu de la table. On se jette dessus, on se le dispute, et c'est alors généralement un bon moment de gaieté. Ceux mêmes qui sont visés par le caricaturiste rient le plus souvent de bon cœur, ce qui est d'ailleurs le meilleur moyen de désarmer l'impitoyable railleur qu'est notre zoologue. Quelle jolie, quelle humoristique histoire de l'Expédition l'on ferait avec ces caricatures ! Parmi les plus réussies, en voici une, digne des *Fliegende Blätter* : Arctowski a planté des jalons çà et là sur la banquise pour mesurer la quantité de neige tombée chaque jour ; la caricature le représente plantant son jalon, aidé de son inséparable Dobrowolski, à l'angle de l'observatoire magnétique ; dans un coin, on voit la toute petite tête de Danco qui les observe ; tandis qu'Arctowski rentre à bord, Danco, suivi de Dufour, son assistant, sort de sa cachette et, à grands coups de maillet, va enfoncer le jalon ; puis il retourne en observation derrière sa cabane ; Arctowski revient pour mesurer la neige tombée ; ahuri de voir le jalon presque enfoui sous la neige en si peu de temps, il lève les bras au ciel pour marquer sa stupéfaction ; on le voit enfin dans son laboratoire rédigeant un rapport.

L'équipage, qui n'a décidément rien à envier à l'état-major, a aussi son caricaturiste : le matelot norvégien Koren manie le crayon avec humour. Ai-je besoin de le dire, c'est le plus généralement aux dépens des officiers qu'à la grande joie de ses camarades, s'exerce sa verve ; ses dessins représentent, tantôt Lecointe de mauvaise humeur, tantôt « le commandant montrant un coin sale à bord ».

Parfois on s'ehardit à nous les faire voir et, ma foi ! nous rions de bon cœur.

Il y a sur la *Belgica* un coin particulièrement pittoresque : c'est l'espèce de petit hall établi à côté du carré, sur la chambre des machines. Il est éclairé uniquement par le poêle, autour duquel pendent constamment toutes sortes de hardes. C'est un vrai campement de Bohémiens. Sur une des parois, s'ouvre la fenêtre de la cabine des quatre savants : avec son chapelet de chaussettes trouées, elle a l'air d'une fenêtre de roulotte. Pendant nos moments de loisir nous raccommodons nos vêtements, ou du moins ceux qui ne sont pas trop usés,



UN MANCHOT CAPTIF. — DESSIN DE MIGNON.

car depuis longtemps toute coquetterie, toute élégance, si élémentaires qu'elles soient, ont été abandonnées.

Quelques jours après le commencement de la longue nuit d'hiver, nous eûmes un moment de vive alerte : des craquements de la glace autour de la *Belgica* annoncèrent de fortes pressions. Elles se produisirent bientôt.

Du 28 au 31 mai, la banquise se convulsa violemment, des blocs chevauchèrent, s'amoncelèrent; le navire tressaillit longuement; toute sa membrure vibra. La nuit surtout, les pressions étaient distinctes dans le silence qui régnait à bord. J'avais confiance dans la solidité de mon bon navire, et pourtant la plainte aiguë du bateau, tout frémissant sous l'étreinte obstinée qui l'enserrait, n'était pas sans m'impressionner douloureusement : elle est si puissante, si terrible, la banquise ! Et, opposée à ces forces déchaînées, notre petite carène est si frêle ! Pourtant la *Belgica* supporte admirablement cette rude épreuve.

Le 29 mai, pendant plusieurs heures, ce ne furent que craquements plaintifs du bois qui résistait, sourds grondements de la glace qui se mouvait autour de nous. Une veine, ouverte la veille à tribord, se ferma, déterminant la formation d'une barrière de hummocks. Le 30, sous l'action de très fortes pressions, cette barrière se rapprocha du navire, la glace s'amoncela contre la muraille tribord et s'éleva à l'arrière jusqu'à hauteur du plat-bord. Nous constatâmes qu'une énorme plaque de glace, ayant glissé sous la banquise au lieu d'être broyée comme d'autres, avait soulevé notre avant d'une couple de pieds et obstrué le trou à eau. Le 1<sup>er</sup> juin, le calme se rétablit... Mais nous avions envisagé depuis deux jours les pires éventualités.

Si la *Belgica* avait été écrasée dans les convulsions de la glace, nous nous serions certes trouvés en plus mauvaise posture que les expéditions arctiques auxquelles arrive un pareil malheur. Au Nord, la carapace de glace se prolonge jusqu'à des terres habitées que l'on peut à la rigueur atteindre à pied avec des traîneaux. Au Sud, au contraire, les côtes hospitalières sont séparées de la banquise par d'énormes espaces de mer libre. La Terre de Feu est aussi

loin du cercle antarctique que l'Ecosse du cercle arctique. Notre seule ressource en cas de perte du navire eût été de gagner le bord de la banquise en traînant deux canots chargés d'autant de vivres que nous eussions pu en emporter. Puis, nous aurions navigué en longeant la lisière, dans la direction des Shetland du Sud, nous réfugiant dans la glace pour éviter les gros temps. Enfin, et c'était le plus difficile à exécuter, il aurait fallu, avec les canots, entreprendre la traversée de la mer tempétueuse du cap Horn... Nous n'aurions pas eu une chance sur cent d'échapper. Mais nous fûmes favorisés : aucune autre pression sérieuse ne nous menaça pendant toute notre réclusion. Le danger eût été plus grand si la *Belgica* s'était trouvée bloquée dans une banquise moins compacte ; mais le champ de glace qui nous enfermait était d'une solidité exceptionnelle et il nous assura jusqu'au bout une protection efficace.

Ces préoccupations pour notre sécurité s'étaient à peine dissipées que nous nous sentîmes menacés d'un autre grand malheur qui, celui-là, hélas ! ne devait pas nous être épargné. Le navire ne paraissait plus en danger ; mais nos cœurs allaient être soumis à une douloureuse épreuve.

L'hiver austral s'était appesanti sur nous depuis quelques jours à peine que déjà nous savions qu'il faudrait lui payer un douloureux tribut. Tout de suite des symptômes inquiétants s'étaient manifestés dans la santé de notre camarade Danco. Nous le connaissions de complexion délicate, faible de poitrine, croyions-nous, en dépit de sa haute stature et de son exubérante gaîté ; mais nous espérions que l'air froid et vif des régions polaires aurait sur lui un effet tonifiant et le guérirait peut-être.

Danco devait succomber à un autre mal dont il portait les germes en lui et dont nous ne le supposions pas atteint. Les troubles cardiaques, dont nous devions bientôt tous nous ressentir, l'affectèrent profondément dès les premiers jours de la nuit polaire ; lorsqu'il sortait pour faire avec nous la promenade quotidienne, il était obligé de s'arrêter après quelques pas, pris de suffocations, puis de rentrer à bord. Bientôt il renonça complètement à sortir. Les crises d'étouffement ne s'en succédèrent pas moins à des intervalles de plus en plus rapprochés. Le pauvre garçon avait encore toutes les apparences extérieures d'une bonne santé que déjà nous le sentions irrémédiablement perdu. Tant qu'il le put, vaillamment, il continua à faire ses observations magnétiques. Mais, le 20 mai, il dut renoncer à tout travail.

Lorsque, ce même jour, le docteur vint me trouver, m'annonçant l'inévitable dénouement, je sentis mon cœur se briser, car nul, parmi mes compagnons, ne m'était plus cher, et nul non plus, je crois, ne m'était plus dévoué. Dès lors j'assistai avec une morne angoisse à la lente désagrégation de cet être si courageux,



ÉMILE DANCO, MORT PENDANT L'HIVERNAGE DE LA « BELGICA ». D'APRÈS UNE PHOTOGRAPHIE.

si intelligent et si bon. Il fut bientôt visible pour tous que son état s'aggravait de jour en jour, presque d'heure en heure. Mais, par une grâce d'état particulière, il était seul à ne pas s'en apercevoir. Attribuant son mal à une affection passagère, il gardait toute sa gaieté, tout son espoir dans le retour du soleil qu'il ne devait jamais revoir. Ses forces, cependant, déclinaient rapidement, et sa respiration, devenue haletante, s'entendait dans tout le carré, nous rappelant à chaque seconde qu'un homme que nous aimions agonisait sous nos yeux.

Dès le début de sa maladie nous lui avions abandonné le divan du carré des officiers, le seul endroit un peu confortable du navire; dans les couchettes étroites et basses de nos cabines, le malade ne pouvait plus respirer. C'est donc là, au milieu de nous, qu'il vécut ses derniers jours, assistant aux repas qui nous réunissaient tous autour de la petite table du carré, donnant son avis dans la partie de whist, le soir, et s'égayant des plaisanteries auxquelles nous nous efforcions pour dissimuler notre angoisse. Lui, ne se doutait toujours pas de la gravité de son état et continuait à faire, pour le moment où il serait guéri et où la clarté du jour nous serait rendue, de beaux projets où se montrait toute la vaillance de son âme.

Trois semaines à peine s'étaient écoulées depuis que le docteur avait prononcé son terrible pronostic, lorsque, le 5 juin, Cook vint me trouver, le visage bouleversé et la voix tremblante, me disant: « Commandant, ce sera pour aujourd'hui. »

Ah! l'horrible, l'inoubliable journée! Les matelots, consternés comme les officiers, ne riaient plus, ne parlaient qu'à voix basse, étouffaient le bruit de leurs pas dans l'attente anxieuse de l'inévitable événement.

Un lourd silence régnait à bord.

Et tandis que dans la nuit sinistre et froide, au milieu de cette désolation des désolations qu'est la banquise antarctique, se déroulait un drame simple et poignant: la mort d'un des membres d'une toute petite famille isolée et perdue à l'autre bout du monde, — dans notre lointaine patrie, c'était la saison adorable, aux longs jours ensoleillés, parfumés de brises odorantes, où la nature, les mains pleines de fleurs, chante toutes ses joies et toutes ses gloires.

Le malade, très affaibli, ne parlait plus, toute parole lui étant devenue une fatigue et une souffrance; mais il souriait encore d'un sourire très doux à ceux qui à tour de rôle allaient s'informer de lui.

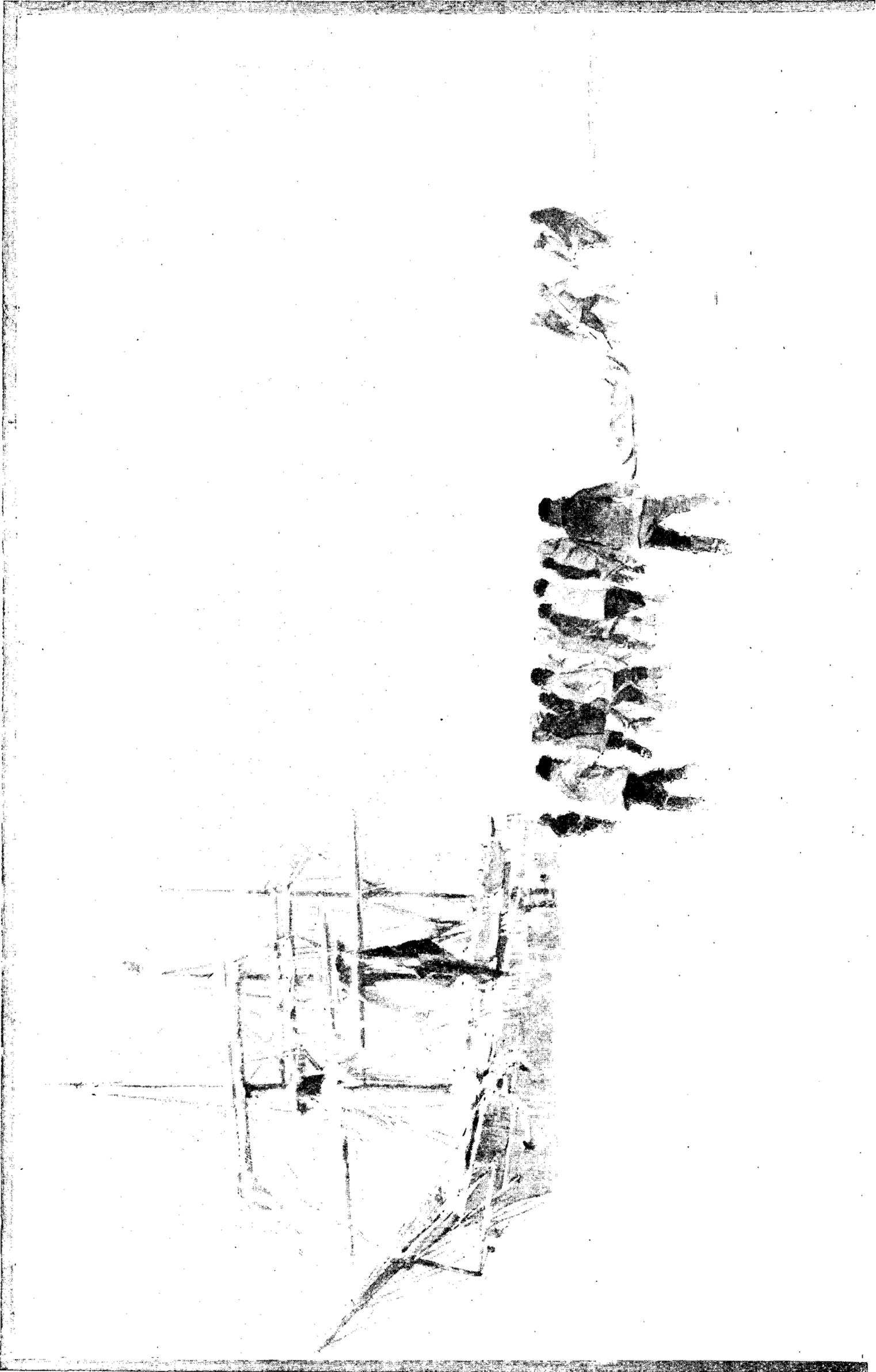
Ce jour-là nous primes nos repas dans mon étroit salonnet, car le moindre bruit fatiguait maintenant notre pauvre ami. Vers sept heures, après le souper, Lecointe, qui avait été son camarade de promotion à l'École militaire, se rendit auprès de lui pour lui parler de son cher régiment, tout ce qui lui tenait encore lieu de famille. Mais le malheureux était épuisé. L'effort de volonté, la réaction espérée ne se produisirent pas. Pourtant, lors que quelques instants après, nous nous groupâmes tous auprès de lui, il tourna vers nous



MESURANT L'ÉPAISSEUR DE LA GLACE. — DESSIN DE MIGNON.

ses bons yeux reconnaissants et, d'une voix basse et faible comme un souffle, il murmura: « Je me sens mieux, merci. » Presque aussitôt, son visage amaigri se couvrit d'une effrayante pâleur; ses traits se contractèrent et il se raidit en arrière... Il était mort... Lorsque nous fûmes un peu revenus de la consternation qui nous avait rendus muets et immobiles, nous songeâmes à lui rendre les derniers devoirs. Nous le couvrîmes du drapeau national qu'il avait tant aimé et, après avoir annoncé le triste événement à l'équipage désolé, je le fis défilé devant le corps.

Alors commença pour moi une lugubre veillée dont Lecointe devait me relever plus tard. Resté seul en présence de ce corps inerte, je ne pouvais détacher les yeux du visage amaigri, diminué par la souffrance, et si calme pourtant dans la sereine majesté de la mort. Je repassais dans mon esprit la vie de mon pauvre camarade, tout au moins ce que j'en savais. Je l'avais connu alors que nous n'étions presque encore tous



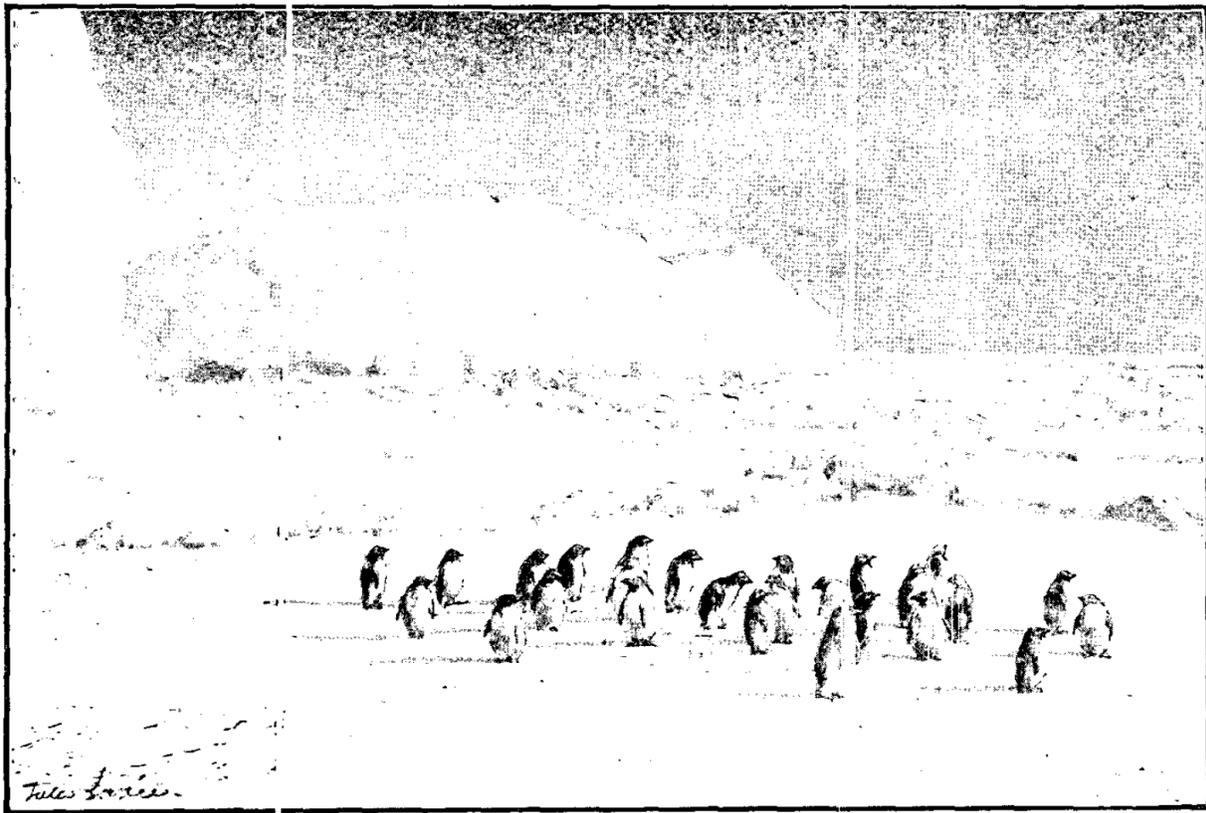
FUNÉRAILLES DE DANCO (PAGE 381). — DESSIN D'A. PARIS

deux que des enfants. Elevé durement par un père sévère et qui pourtant l'adorait, il avait été tenu de près, absolument privé des libertés qu'on accorde généralement aux jeunes gens. Le colonel Danco avait inculqué à son fils cet esprit de discipline qui fait des militaires de si admirables auxiliaires dans beaucoup d'entreprises. En même temps, il astreignait le pauvre Emile à un travail constant. Cette éducation, qui eût pu être dangereuse pour une nature moins souple, moins foncièrement droite et bonne, lui avait merveilleusement réussi. Seulement il avait, aux approches de la trentaine, gardé le caractère d'un garçon de dix-huit ans, encore tout plein de très juvéniles enthousiasmes et d'une espèce de naïveté de sentiments qui était le grand charme de ce beau garçon très instruit et d'une intelligence d'élite.

Quand son père, « le Père », comme il disait avec une ferveur touchante, fut mort, le laissant absolument sans famille, à la tête d'une jolie fortune, relâché soudain d'une surveillance par trop étroite, il voulut jouir de sa liberté, de sa fortune, vivre enfin. Mais pour cette âme délicate, cet esprit cultivé, la vie ne pouvait se résumer dans les satisfactions faciles et grossières qui font la principale préoccupation de tant de jeunes gens. Les grands voyages le tentaient. Quand il apprit que j'allais partir pour une lointaine expédition, il se souvint de nos anciennes relations d'adolescents et vint me trouver, me suppliant de le prendre avec moi à n'importe quel titre. J'hésitai longuement à cause de sa santé que je soupçonnais mauvaise et, fort probablement, j'aurais fini par refuser catégoriquement d'assumer la responsabilité de l'emmener, si je n'avais appris qu'en cas de refus de ma part il était décidé à partir pour le Congo. J'acceptai alors, croyant le climat du Pôle moins pernicieux pour lui que celui des Tropiques. Successivement je l'envoyai à Vienne, à Iéna, à Berlin, à Paris, pour acheter des instruments de géophysique et s'initier à leur maniement dans différents observatoires ; puis je l'emmenai en Norvège pour l'entraîner en vue de la prochaine expédition. Danco était ravi d'aller et de venir librement, lui qui n'avait jamais quitté la Belgique ; il s'épanouissait réellement et ne perdait pas une occasion de m'exprimer sa reconnaissance. Pauvre garçon, comme il a payé chèrement le bonheur de servir une œuvre qu'il estimait noble et utile !

Pendant cette triste veillée je me rappelai mes hésitations et j'interrogeai ma conscience. Avais-je bien fait de céder à ses sollicitations et de l'emmener avec moi ?

Cook m'avait dit qu'en Belgique sa vie eût pu être prolongée d'une couple d'années. Mais alors il fût mort sans gloire ; ici, il est tombé en vaillant soldat, au champ d'honneur ! Si le choix de son destin lui eût été laissé, je crois qu'il n'eût pas hésité ; car il n'avait pas seulement mis au service de l'Expédition son intelligence et sa vie, mais il lui avait donné son cœur tout entier, ce cœur enthousiaste et vibrant si bien fait pour l'absolu dévouement. Que de fois, dans la première partie du voyage, ses camarades, voulant le taquiner, prirent plaisir à dénigrer en sa présence, et fort innocemment d'ailleurs, tel ou tel ami ou bienfaiteur de l'Expédition. Danco alors s'indignait, se fâchait très fort et on avait grand'peine à le calmer.



PINGUINS ET ICEBERGS. — DESSIN DE J. LAVÉE.

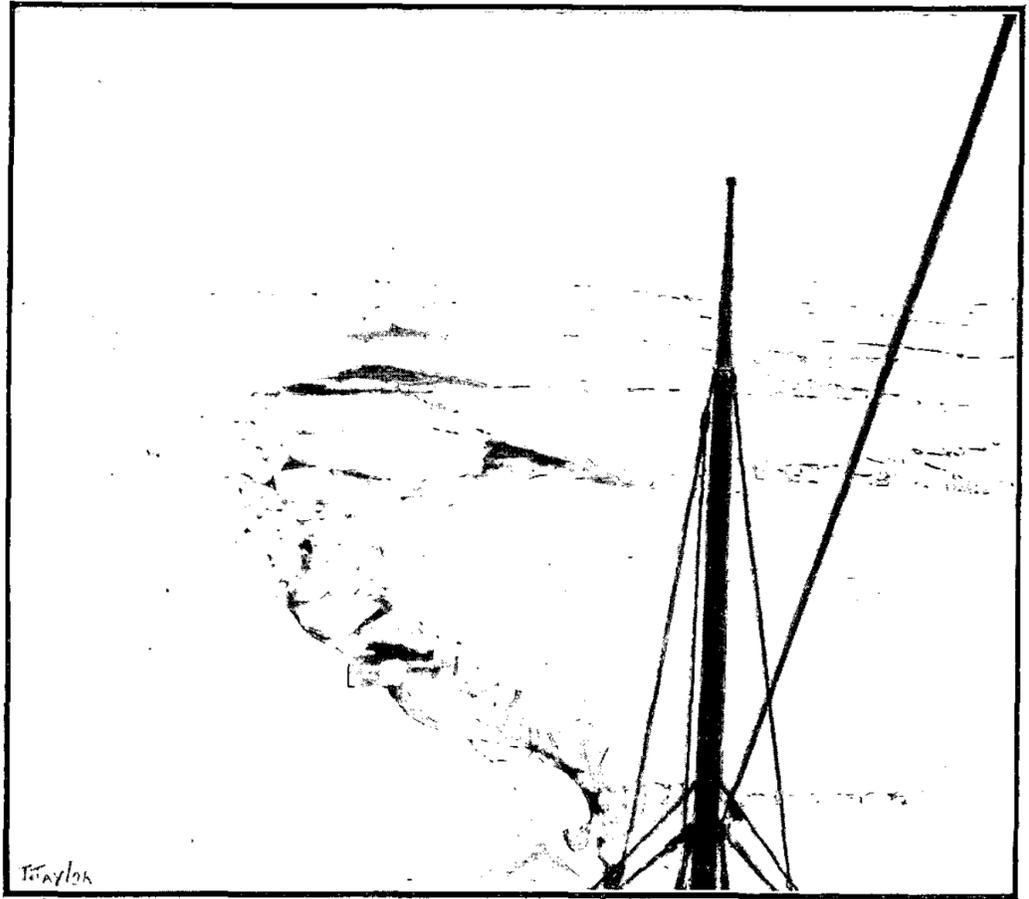
Insensiblement ma pensée glissa de ce mort regretté à mes autres camarades. Ma mélancolie se fit plus profonde et une inquiétude me poignit. L'anémie polaire nous avait tous atteints ; tous, nous étions menacés maintenant. Je les savais vaillants eux aussi et sans peur devant la mort. Mais, si nous devons disparaître, qui donc rapporterait dans notre lointaine patrie le fruit de nos travaux ? La pensée que ce libre sacrifice de nos vies pût devenir absolument inutile me fit froid au cœur ; je me sentis affreusement triste.

Le lendemain, 6 juin, tout travail fut suspendu à bord en signe de deuil. Seul, le voilier procéda à la confection d'un sac en toile à voile pour servir de linceul. Au moment où nous ensevelissions la dépouille de notre ami, mû par une touchante pensée, Van Rysselberghe s'approcha de lui et déposa sur sa poitrine quelques fleurs fanées que

sa mère lui avait données avant le départ. Puis, comme il devenait dangereux pour la santé des vivants de conserver plus longtemps à bord le corps du malheureux Danco, je le fis transporter sur la banquise où il fut déposé sur un traîneau à côté du navire.

Le lendemain, jour fixé pour les funérailles, il faisait mauvais ; la bise était âpre et glaciale ; on eut toutes les peines du monde à creuser le trou par lequel notre ami devait disparaître à jamais.

Comme toutes les manœuvres, comme tout le gréement, les drisses des pavillons, raidies par le gel, n'étaient pas maniables. Je désirais cependant que notre lointaine patrie fût représentée aux funérailles de Danco et je fis attacher l'emblème national à mi-hauteur des grands haubans.... Vers onze heures, lorsque la nuit eut fait place à une lueur blafarde et diffuse qui n'était qu'un fantôme de jour, quatre hommes s'attelèrent au traîneau sur lequel le corps de notre camarade avait été déposé et le halèrent jusqu'au lieu d'immersion. L'état-major tout entier, puis l'équipage, vêtu de ses meilleurs vêtements, suivaient.



UNE CREVASSE, VUE DU NID DE CORBEAU. — DESSIN DE TAYLOR.

Au bord du trou ouvert dans la glace, le convoi s'arrêta et, tandis que tous nous nous découvriions, inclinant nos têtes sous le vent glacé, je récitai la prière des morts, accompagnée de quelques mots d'adieu. Puis le corps fut soulevé et posé horizontalement dans le trou. Comme le sac avait été lesté d'un poids, du côté des pieds, il se dressa tout droit avant de descendre lentement et de s'engloutir pour toujours. Quelques matelots reculèrent alors, saisis d'une instinctive horreur.

Ce deuil qui nous avait tous consternés eut une influence déprimante sur le moral des hommes de l'équipage, dont plusieurs d'ailleurs étaient fort souffrants ; la cérémonie du matin surtout avait été, pour beaucoup de ces braves cœurs, une très dure épreuve.

Le docteur Cook, qui était descendu dans le poste le soir, après le souper, avait jugé les hommes si démoralisés, qu'il vint me trouver, me conseillant d'envoyer aux matelots le cœlophone qui fait leurs délices et pour lequel du reste nous avons des airs religieux. Bien que le conseil fût sage, je ne pus me résoudre à le suivre en estimant qu'il y aurait, là comme une espèce de profanation ; cependant, comprenant qu'il fallait secouer la torpeur où les tristes événements de ces derniers jours avaient jeté l'équipage, je fis distribuer un grog.

A partir du moment où Danco nous fut enlevé, notre existence se fit plus morne. Il semblait que la mort, qui venait de nous visiter, eût laissé partout des traces de son passage, jetant à bord comme une pernicieuse semence. Notre vitalité diminua en quelque sorte ; tous nous nous sentimes atteints d'une langueur morbide ; chez tous aussi le docteur constata la décoloration des muqueuses, l'accélération du pouls devenu irrégulier et capricieux. Il nous arrivait d'avoir jusqu'à 130, voire 140 pulsations, après le moindre effort physique, après une simple promenade d'une demi-heure à peine. Plusieurs d'entre nous souffraient de vertiges. Tout travail intellectuel un peu prolongé nous était devenu impossible et notre sommeil était interrompu par de longues insomnies, lorsqu'il n'était pas agité de cauchemars. Ainsi tout ce qui eût pu nous reconforter nous manquait à la fois : les distractions et le repos.

Bientôt notre teint devint d'un jaune verdâtre ; nos organes sécréteurs fonctionnaient avec peine, et d'inquiétants symptômes d'affections cardiaques et cérébrales commencèrent à se manifester. L'un des marins fut atteint de plusieurs accès d'hystérie qui le privèrent pendant quelques jours de l'ouïe et de la parole. Le retour du soleil le sauva seul de la folie.

Pour un autre, un Norvégien, les conséquences de l'hiver antarctique devaient être plus graves encore. Ce matelot, très intelligent, s'intéressant beaucoup aux travaux du laboratoire, y était fréquemment employé comme aide pour le dépeçage et l'empaillage sommaire de certains animaux. Un jour, sans aucun motif, il déclara qu'on lui faisait faire une besogne indigne de lui, et dès lors, s'y refusa obstinément. D'autres menus faits qui nous avaient étonnés déjà nous revinrent à la mémoire. Bientôt le docteur constata que le malheureux

était atteint de la manie des grandeurs ; sa folie, qui resta toujours douce, prit cependant à nos yeux un caractère plus inquiétant, lorsqu'il déclara que ses camarades en voulaient à sa vie et qu'il n'était plus en sécurité au milieu d'eux. Poursuivi par cette idée fixe, il déserta sa couchette du poste et alla dormir dans un coin de l'entrepont. A partir de ce moment, le pauvre matelot fut l'objet d'une surveillance incessante, car nous craignions qu'il lui arrivât quelque accident ou que sa folie devînt subitement mauvaise.

Enfin, Van Rysselberghe, atteint de troubles cardiaques, nous donna de sérieuses inquiétudes. Bien qu'il n'eût jamais gardé le lit, son état exigea, jusqu'au retour du soleil, les plus grands ménagements. Chaque jour il prenait, le torse nu, un bain de chaleur derrière le poêle de notre petit hall.

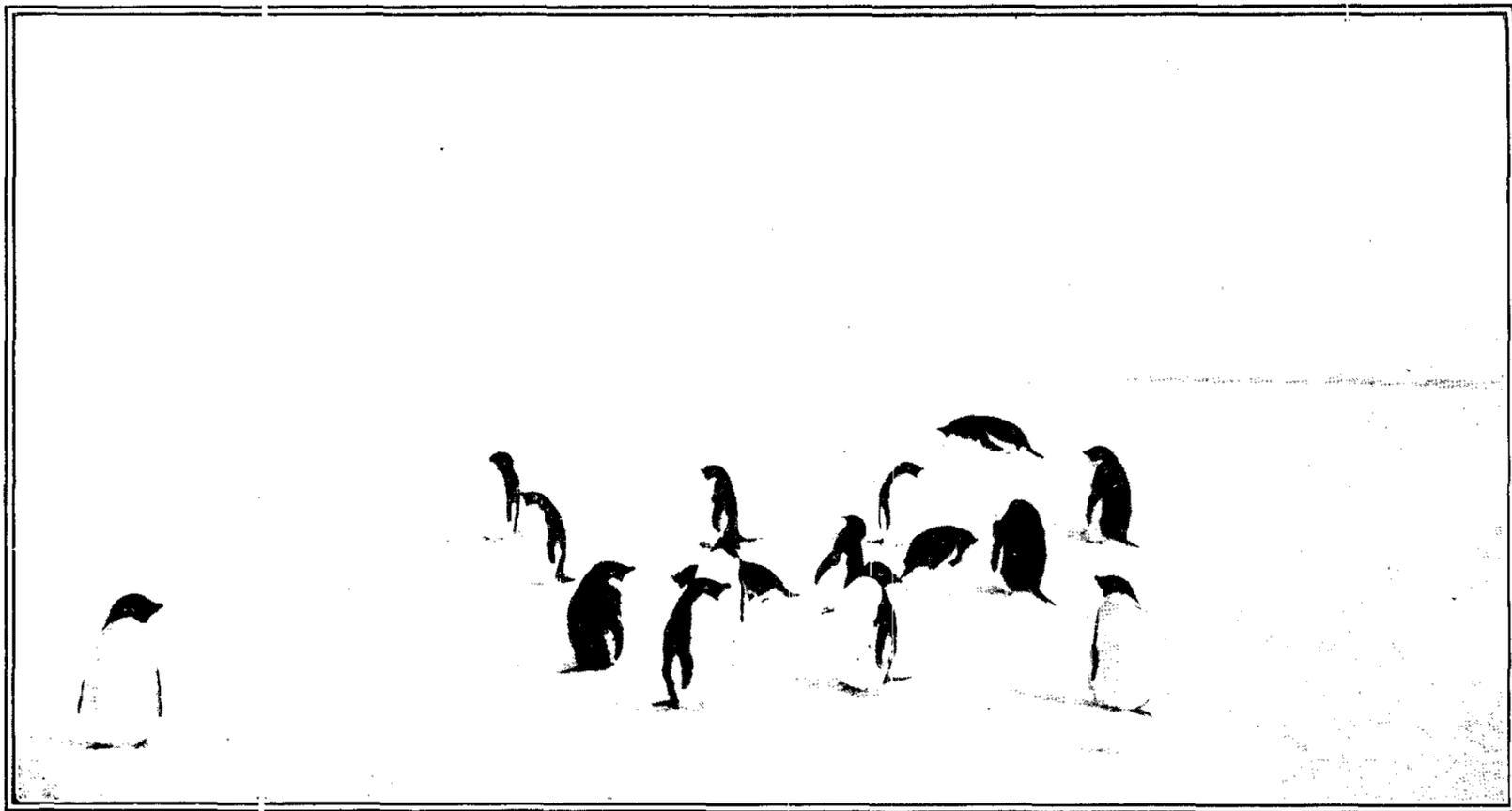
Quant aux officiers, pas un seul n'échappa à la maladie. Arctowski et Racovitza souffraient beaucoup de l'estomac ; Lecointe fut en danger pendant plusieurs jours ; et moi-même je fus très sérieusement souffrant d'albuminurie. A un certain moment, le docteur crut de son devoir de me dire qu'il avait relevé dans mon état des symptômes qui ne trompent généralement pas et qu'il me croyait atteint de scorbut.

Comme on le voit, le poste de médecin à bord n'était pas une sinécure. Cook, qui avait acquis une grande expérience dans une des expéditions arctiques du lieutenant Peary, trouva au milieu de nous de nombreuses occasions de faire preuve d'un dévouement qui ne se démentit jamais. Cet hivernage a eu sur tous un effet curieux : il a mis à nu nos « tares » physiques, les « défauts de nos cuirasses » ; pas un, affligé d'une infirmité quelconque, souvent insoupçonnée jusque-là, qui n'en ait souffert pendant quelques jours. Nous fournissions ainsi, bien malgré nous, de constants sujets d'observation à l'excellent Cook.

L'obscurité prolongée, qui avait des effets déplorables sur notre circulation, l'isolement, le froid et, plus encore que le froid, l'humidité, n'étaient pas les seules causes de ce mauvais état de santé. Bien que nos conserves fussent excellentes, l'usage constant et exclusif, en un mot, l'abus que nous étions obligés d'en faire avait déterminé chez tous une paresse intestinale extrêmement pernicieuse.

A la fin de l'hiver, nous pûmes capturer quelques pingouins et des phoques, dont la chair fraîche vint reposer nos estomacs fatigués. Les malades en mangèrent même régulièrement trois fois par jour, sur l'ordonnance du médecin. Au début surtout, beaucoup d'entre nous éprouvaient une extrême répugnance pour cet aliment qui nous semblait par trop anormal et, pour ma part, j'avoue que je ne parvins jamais à m'y habituer. Un estomac délicat ne pouvait supporter cette chair huileuse que lorsqu'elle était absolument dépourvue de sa graisse par une véritable calcination.

... Notre vie se poursuit monotone et presque machinale. Chaque jour, pendant les quelques heures de crépuscule, nous sortons, lorsque le temps le permet, faisant à skis le tour de notre prison de glace, relevant les changements si fréquents et si brusques qui s'opèrent par suite des contractions et des dislocations partielles de la banquise. Un iceberg, prisonnier comme nous et éloigné de deux milles du navire, est le but ordinaire de ces promenades dont très souvent, d'ailleurs, nous sommes privés par suite de tempêtes et de chasse-neige. Ceux-ci ont à mes yeux l'inappréciable avantage de fournir aux hommes un travail forcé qui constitue pour eux



UN GROUPE DE MANCHOTS DE LA TERRE ADELIE PENDANT LA MUE. — D'APRÈS UNE PHOTOGRAPHIE.



ASCENSION D'UN ICEBERG POUR VOIR LE SOLEIL. — DESSIN DE TAYLOR.

un excellent exercice. Après chacune de ces tourmentes qui nous tiennent calfeutrés chez nous, le navire est littéralement enseveli et tout le personnel, sans distinction de rang, du commandant au dernier matelot, doit travailler à son déblaiement.

La lecture absorbe toutes nos soirées jusqu'à onze heures, heure à laquelle invariablement on éteint la lampe du carré, la seule qui éclaire l'arrière.

Nous recherchons avidement les livres qui peuvent détourner nos pensées de notre triste situation. Je trouve pour ma part un charme tout particulier à la lecture d'*Africaines*, le livre attachant dans lequel Lemaire a si heureusement évoqué l'Afrique tropicale; ces visions empruntent au contraste un charme puissant. Souvent un grand éclat de rire rompt le silence : c'est l'un de nous, généralement Racovitza, qui s'esclaffe bruyamment aux passages les plus gais des comédies de Labiche, dont l'esprit désopilant eut toujours le don de nous arracher au sentiment de nos misères. Comme il avait raison, notre ami Paul Errera, qui nous en fit don, d'y inscrire ces quelques mots d'envoi : « Jamais un peu de gaité n'a nui aux plus sérieuses entreprises ! En souhaitant bon voyage à l'Expédition Antarctique Belge, je la prie d'emporter ces quelques volumes de Labiche : c'est de la quintessence de joyeuse humeur. — 13 août 1897 ».

Chacun de nous a entrepris un travail quelconque : je mets au net le journal du bord ; Cook et moi nous lisons et compilons tout ce qui a paru sur les voyages antérieurs au nôtre ; Racovitza commence un livre sur la distribution géographique de la vie ; Arctowski, plongé dans divers problèmes scientifiques, en cherche la solution ; Amundsen et Cook perfectionnent et complètent nos équipements ; Lecointe met à jour son registre d'observations. Mais nos cerveaux anémiés ne nous permettent pas de fixer longtemps notre attention sur des travaux aussi sérieux.

Pendant la maladie de Danco, nous avons pris l'habitude de jouer au whist près de lui pour le distraire. Après sa mort, pour apporter un peu de variété à la monotonie de notre vie confinée, nous persistons à faire chaque soir la partie dans mon salonnet. Racovitza, Cook et moi nous jouons régulièrement, le quatrième étant soit Lecointe, soit Arctowski et plus rarement Amundsen. Au début, les pertes se soldaient à l'aide de haricots, chacun en ayant reçu cent qui constituaient le capital. Mais nous étions d'une témérité folle, nous risquions beaucoup et pour plusieurs d'entre nous ce capital fut vite épuisé. Alors on fit des bons pour autant d'unités. Unités de quoi ? Nous n'en sûmes jamais rien. Certaines pertes finirent par se chiffrer par 100 000 et 200 000 unités !! Ces parties animaient beaucoup nos réunions du soir. Dire qu'autrefois j'avais une telle horreur des cartes que, dans les rares occasions où j'avais dû me dévouer pour remplacer un partenaire manquant, je n'étais même pas capable de tenir convenablement mon jeu ! Les leçons n'avaient produit aucun résultat, je n'avais pas le feu sacré. Il a fallu une expédition polaire pour faire de moi un redoutable adversaire

au whist : encore ne m'y suis-je pas enrichi, même en haricots ! Pour les hommes de l'équipage, le temps est plus difficile à tuer et les heures de loisir se traînent mortellement longues. Eux aussi jouent aux cartes et assez souvent au jeu de dames ; puis il lisent : Dumas est leur auteur favori et ils affectionnent tout particulièrement les *Trois Mousquetaires*, dont l'emphase héroïque et l'in vraisemblance même captivent singulièrement ces esprits naïfs. Quelques matelots jouent de l'accordéon, et Somers raconte des histoires. Cet Ostendais montre une verve, disons le mot, une blague intarissable. Forcément cependant, il arrive au bout de son chapelet ; mais alors le cycle recommence avec des amplifications, des détails inédits que l'imagination marseillaise de notre mécanicien forge de plus en plus extraordinaires. A la fin, ces histoires sont devenues tellement invraisemblables que le plus crédule des matelots a cessé d'y croire.

Il y a encore au poste, en fait d'attraction, le cornet à piston pour lequel Van Mirlo professe un amour malheureux. Il joue si abominablement faux que les pingouins eux-mêmes, quand ils commencèrent à revenir sur la banquise, s'en montrèrent effrayés, et pourtant, à en juger par leur propre cri, ils ne doivent pas être des juges sévères en matière d'harmonie !

Le 21 juin, au moment où nos chronomètres marquent six heures, a lieu pour nous le solstice d'hiver.

Le vent est du Sud-Ouest, il fait très froid, l'air est très transparent. A partir de ce moment, les jours vont aller en augmentant, ou plutôt, puisqu'il n'y a pas de jour et que le soleil ne se montrera à l'horizon que dans cinq semaines, l'aurore et le crépuscule seront de plus en plus longs.

L'atmosphère étant exceptionnellement pure ce jour-là, on pouvait lire sur le pont assez facilement des caractères d'imprimerie, de onze heures du matin à une heure de l'après-midi.

A midi, le ciel était merveilleusement coloré ; le fond azuré sur lequel se détachaient, brillantes, Jupiter et quelques étoiles de première grandeur, était diapré à l'horizon de toutes les couleurs du spectre solaire, tandis que dans la région zénithale, vers le Nord-Ouest, un amas de cirrus vivement teintés de rose s'estompaient sur la voûte de saphir.

A six heures, Lecointe put observer une éclipse du troisième satellite de Jupiter. Le soir, tout le personnel fut pesé, pour faire suite aux observations physiologiques du docteur. Le poids moyen des hommes de l'équipage était à ce moment de 70 kil. 295 gr. ; celui des membres de l'état-major, de 70 kil. 291 gr. Le plus lourd à l'arrière était Amundsen (87 kil. 1/2) ; à l'avant, Somers.

Pendant l'hiver nous avons vu très peu d'aurores australes, et celles que nous avons observées étaient si pâles qu'on les distinguait à peine. Par contre, un jour, nous fûmes témoins d'un étrange phénomène de réfraction. C'était aux environs de midi : à l'orient nous aperçûmes tout à coup, s'élevant sur l'horizon, comme un grand iceberg tabulaire, large environ de quatre fois sa hauteur apparente, et tout illuminé d'une belle teinte jaune orange, comme s'il avait été éclairé par le soleil couchant. Nous étions tous fort intrigués. Mais peu à peu, l'apparition se modifia ; une bande de brume vint la diviser en deux horizontalement ; la partie inférieure s'évanouit, tandis que le rectangle supérieur se changeait d'abord en un pentagone, puis en un fragment de disque. Nous constatâmes alors que ce mystérieux iceberg était toutbonnement la lune qui selevait.

(A suivre.)

A. DE GERLACHE.



RETOUR DE LA CHASSE. — D'APRÈS UNE PHOTOGRAPHIE.



LE REPOS DE 4 HEURES PENDANT LES TRAVAUX DE DÉGAGEMENT DE LA « BELGICA » — DESSIN DE J. LAVÉE.

## QUINZE MOIS DANS L'ANTARCTIQUE<sup>1</sup>

(LE PREMIER HIVERNAGE DANS LA BANQUISE AUSTRALE)

PAR M. ADRIEN DE GERLACHE,

COMMANDANT DE LA *Belgica* ET CHIEF DE L'EXPÉDITION ANTARCTIQUE BELGE.

### VII

#### L'ÉTÉ ANTARCTIQUE

Le retour du soleil. — Le vélocipède sondeur de Van Mirlo. — Repeuplement de la banquise. — Une excursion mouvementée. — La marche de la dérive. — Les chasse-neige. — Ouverture d'un canal dans le champ de glace qui enserre la *Belgica*.

NOTRE situation devait s'améliorer beaucoup avec le retour du soleil. Cet événement, mémorable pour nous, et qui fut salué avec une joie profonde, se produisit le 21 juillet.

A cette date, nos couleurs, hissées au grand mât, fêtèrent à la fois l'anniversaire de la dynastie belge et la réapparition de l'astre qui nous avait tant manqué. A vrai dire, ce jour-là, il ne s'éleva pas encore au-dessus de notre horizon. Mais comme, à midi, il n'en était plus qu'à quelques minutes de degrés, nous pûmes l'apercevoir du haut d'un iceberg voisin dont l'ascension était aisée. En même temps ses rayons, sans descendre jusqu'au pont de la *Belgica*, dorèrent un instant les plis du pavillon tricolore qui battait au sommet du grand mât. Après qu'il eut disparu, nous restâmes pendant quelque temps en contemplation devant la lueur qu'il reflétait encore sur l'horizon ; puis tout retomba aux ténèbres des dernières semaines.

Mais nos yeux restaient éblouis de la radieuse vision, et nos cœurs réconfortés s'ouvraient à l'espérance des jours meilleurs, où la banquise redeviendrait navigable et où l'étau de glace dans lequel nous étions enserrés s'ouvrirait pour nous livrer

1. *Suite.* Voyez p. 313, 325, 337, 349, 361 et 373.



RACOVITZA MANIANT LA SCIE (PAGE 395).  
DESSIN D'OULEVAY.

passage. Il faut avoir été privé du soleil pour savoir à quel point il est bienfaisant pour le corps et pour l'âme, et l'on comprend le sentiment des peuplades sauvages qui en ont fait, de tout temps, la première de leurs divinités. Nous sacrifîmes à ce dieu en amplifiant le menu du jour, et de plus, en l'honneur de la fête nationale, les plats furent congrument nationalisés.

Le matin : café pain et beurre ; pain d'épice de Gand et filet d'Anvers... A midi : potage aux poireaux ; pingouin Royal rôté sauce venaison ; choux de Bruxelles ; pommes de terre en purée ; asperges de Malines ; jambon des Ardennes ; dessert... Le soir : boudins noirs de Liège ; compote de pommes.

Ce menu fut commun à l'état-major et à l'équipage, mais celui-ci put arroser toute cette ripaille de trois bouteilles de champagne, tandis que l'état-major, dont trois membres ne boivent jamais de vin, eut de la peine à en vider une.

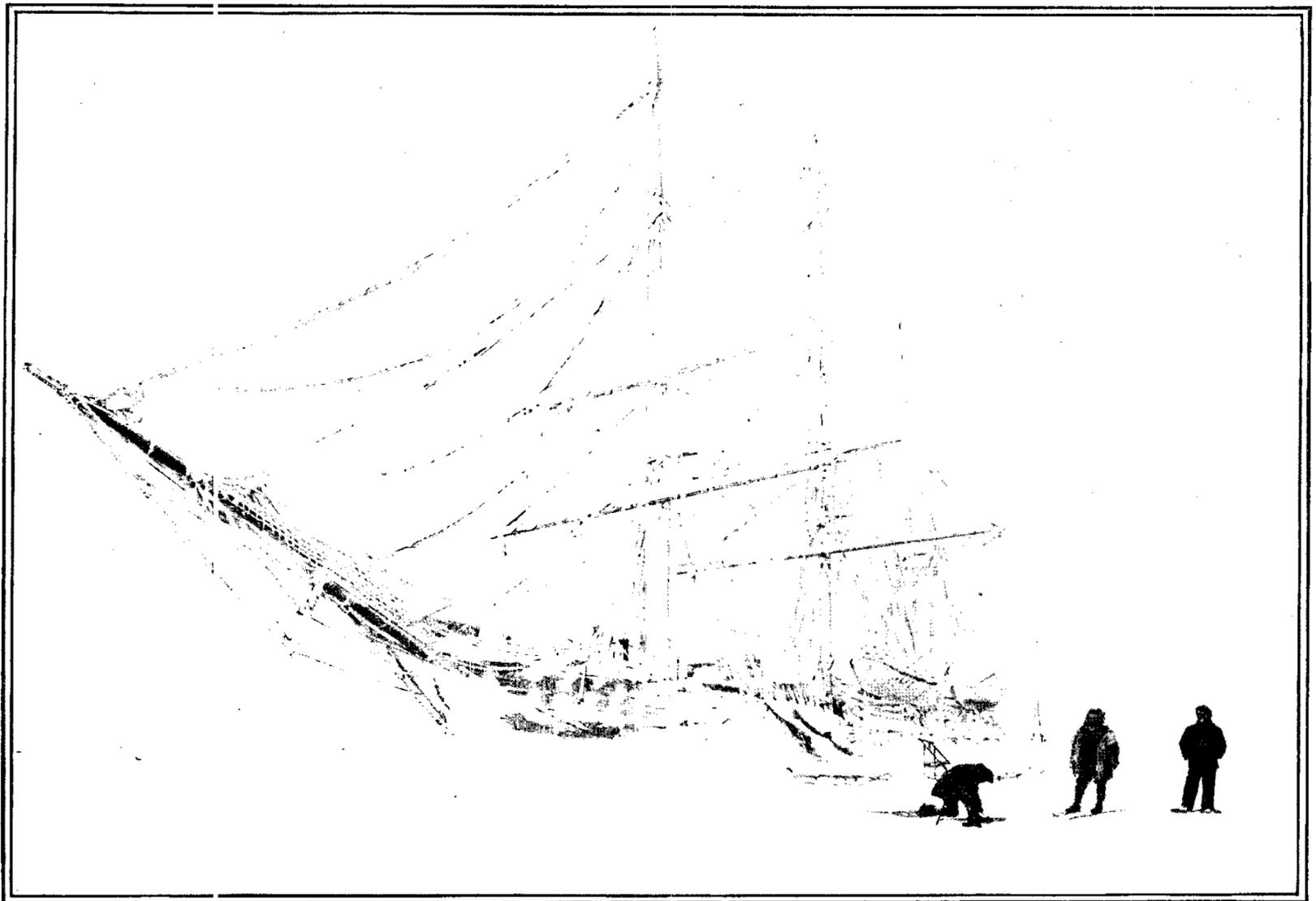
Cependant, le retour du soleil n'a pas apporté subitement un changement matériel radical dans notre existence. Nous ne sommes pas passés brusquement de la nuit ténébreuse à un océan de lumière. La transition est presque insensible. Seulement, au lieu de la triste lumière crépusculaire que nous avons au milieu de la journée, le soleil se montre maintenant chaque jour, durant quelques minutes et, à mesure que les jours s'écoulent, son apparition se fait plus longue. Avec son premier rayon, la divine espérance, ce « miel de l'âme » comme disaient les anciens, est entrée dans nos cœurs. C'est pour nous une idée reconfortante, de savoir que nous ne verrons plus la triste nuit polaire qui nous a tant éprouvés et que, lorsqu'elle s'abattra de nouveau sur la banquise, délivrés de son étreinte, nous l'aurons quittée depuis longtemps.

Le froid est très vif, plus vif qu'en juin, où la plus basse température avait été de  $-30^{\circ}$  (le 3) et la moyenne de  $-15^{\circ}5'$ . En juillet, la température moyenne descend à  $-23^{\circ}5'$  : c'est la moyenne la plus basse de tout l'hivernage. Le 17, nous avons observé une température minima de  $-37^{\circ}$ . A la fin du mois, le thermomètre se maintient aux environs de  $-30^{\circ}$ . Mais le temps est admirable et d'une régularité sans précédent. A part deux courtes interruptions causées par des bouffées de brise du Nord, chargée de brumes, nous jouissons d'un ciel pur pendant quinze jours consécutifs.

Nous commençons donc à faire quelques excursions autour du navire. Pas bien longues au début, car en l'état de faiblesse où nous sommes, le moindre effort pourrait nous être fatal.

Tous nous sommes des convalescents et tous nous avons besoin de grands ménagements.

Depuis notre entrée dans la banquise nous avons beaucoup changé physiquement : nous sommes bouffis



DÉPART POUR UNE PROMENADE PENDANT L'HIVERNAGE. — D'APRÈS UNE PHOTOGRAPHIE.

et jaunes ; mutuellement nous nous trouvons vieillies ; nos traits sont fatigués, tirés et nos visages ont conservé, des souffrances de l'hiver, une expression préoccupée et triste. Nos barbiers habituels, le docteur et Michotte, ne nous taillent que très rarement les cheveux et la barbe qui nous protègent contre le froid. Ceux d'entre nous dont le système pileux est très développé ont un aspect véritablement sauvage : la chevelure de Racovitz rappelle ces brosses appelées « têtes de loups » qui servent à nettoyer les plafonds ; Cook et Artowski ont pris un air d'apôtres sous leurs longs cheveux tombants.

Les travaux scientifiques ont repris très activement : nous pêchons, nous sondons et draguons fréquemment ; Lecointe, qui a assumé la succession de Danco, fait les observations magnétiques. Les hommes de l'équipage, habiles à tous les travaux manuels, ne manquent pas d'occupations. Les uns travaillent à la forge établie sous l'abri du pont ; les autres se livrent à des travaux de menuiserie, de charpentage, de matelotage et de voilerie, ou bien réparent leurs effets et lavent leur linge.

Quelques-uns imaginent des perfectionnements pour nos divers engins. Mais le plus ingénieux de tous est le jeune Van Mirlo ; chaque jour il invente de nouvelles combinaisons. La plus importante et la plus curieuse de ses inventions

est certes le « vélocipède sondeur », destiné, selon l'original prospectus qu'il a rédigé, à « lier l'utile à l'agréable... et à partager sur tout le corps, comme dans la vélocipédie ordinaire, le travail de halage du fil à sonder, si pénible avec le vieux système, c'est-à-dire à bras ».

La banquise se ranime peu à peu sous les caresses du soleil, et chaque jour nous entendons plus nombreux les *kaa, kaa* discordants des manchots, nos amis.

Au cœur de l'hiver, la banquise présentait parfois des lacunes ; des clairières, de longs chenaux ou de simples veines d'eau s'y formaient ; mais elles ne tardaient pas à se combler, soit par congélation, soit par suite de pressions. A présent, les clairières et les chenaux restent parfois ouverts plusieurs jours de suite, parce qu'il gèle moins ; à mesure que la bonne saison avance, ces lacunes se multiplient.

Fréquemment des cétacés viennent maintenant y souffler. Sur les plaques de glace, les phoques se montrent.

Le plus commun de ces phoques et aussi le plus petit est le crabier (*lobodon carcinophaga*). Sa taille



NOUS HISSEONS LES COULEURS POUR SALUER LE RETOUR DU SOLEIL (PAGE 385). — DESSIN DE BOUDIER.

atteint environ deux mètres de longueur et son pelage est d'un blond verdâtre. Il est relativement assez agile, ce qui, pour un phoque, n'est pas beaucoup dire. Nous en rencontrons parfois dans les proches environs du navire et il arrive que ces animaux belliqueux s'attaquent à nos skis au risque de nous faire tomber. Le crabier possède des dents aiguës et tranchantes, qui lui servent à broyer les coquilles et les carapaces des petits animaux dont il se nourrit.

Le phoque de Weddell (*leptonychotes Weddelli*), est beaucoup plus pacifique, plus grand et plus gros. Il se meut difficilement sur la glace ; sa fourrure est d'un gris fer, marqué de petites taches rondes et jaunes ; il a de beaux yeux ronds au regard humide, presque humain.

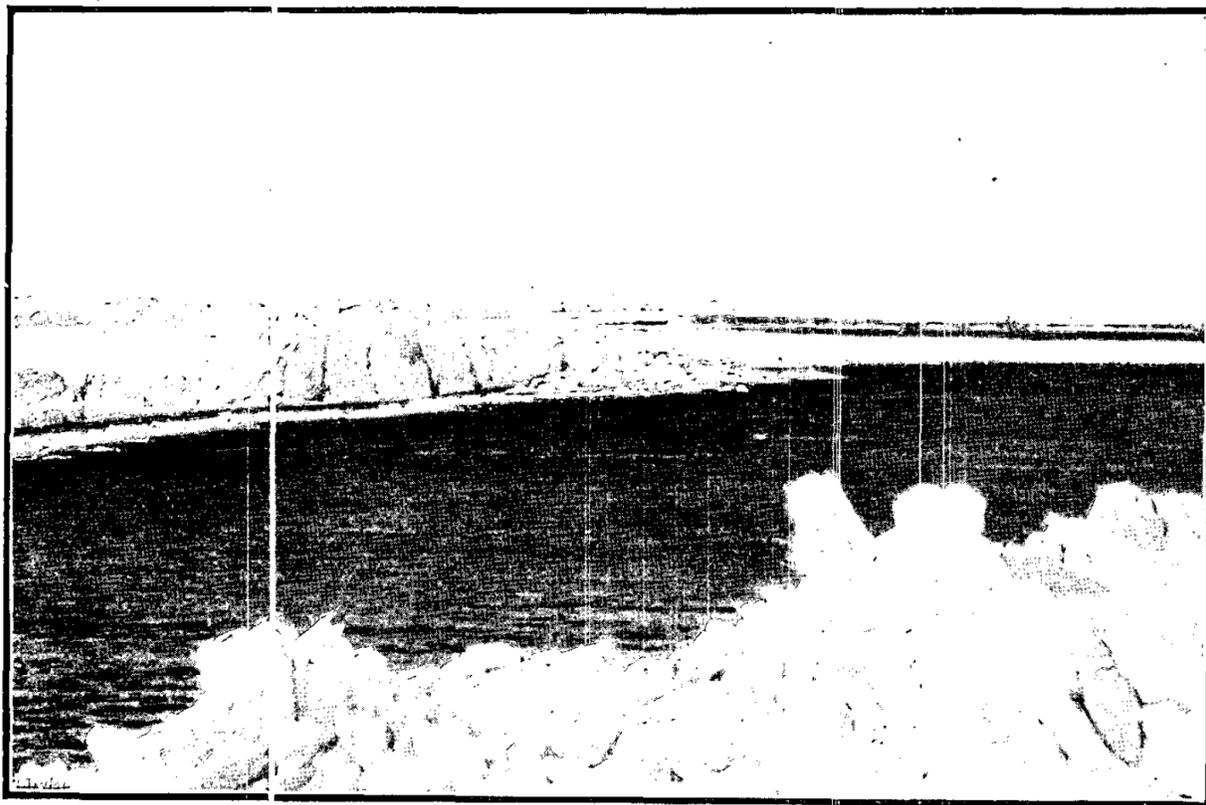
Mais le plus grand des phoques antarctiques est le grand léopard de mer (*ogmorhynchus leptoniæ*) dont la taille dépasse trois mètres. Agile, méchant, pourvu de très fortes dents, c'est le plus redoutable des habitants de la banquise ; sa robe ressemble à celle du phoque de Weddell.

Beaucoup plus tard, le 17 décembre, au cours d'une excursion sur la banquise, Cook et moi, nous rencontrâmes pour la première fois, assoupi sur la glace, à 300 ou 400 mètres d'une clairière, un phoque d'une espèce nouvelle pour nous : c'était l'*ommatophoca Rossi*, ou phoque de Ross. Ses membres sont si réduits qu'ils sont à peine visibles, ce qui donne à l'animal l'aspect d'un long sac pointu de la forme d'un cigare. Le phoque de Ross se nourrit uniquement de grands poulpes. Chaque fois que nous avons pu, par la suite, en tuer et en dépecer — ce qui n'est arrivé que rarement, car nous n'en avons aperçu que treize pendant notre séjour dans les glaces — nous avons trouvé dans son estomac des becs de poulpes et, chose curieuse, nous n'avons jamais vu de céphalopodes. Où donc cet animal va-t-il les chercher ?

Tandis que les autres phoques aboient, le phoque de Ross chante ! Oh ! ce n'est pas un chant harmonieux, mais sur la banquise on apprend à n'être pas difficile. Lorsque la bête est irritée ou effrayée, son larynx se gonfle fortement, et il en sort une suite peu mélodieuse de roucoulements enrourés, de gloussements et de reniflements.

Il n'est pas jusqu'au plancton qui ne se ressente des bons effets de l'été. Les diatomées, que l'hiver avait tuées, teintent de nouveau la glace dans les fentes des chenaux, et la pâle couleur verdâtre dont elles la colorent constitue toutes les richesses de l'été antarctique ; le plancton va puiser, dans sa nourriture favorite, une vigueur nouvelle et les animaux qui le composent n'en seront plus réduits à se dévorer entre eux pour la conservation de leur espèce.

A bord aussi, malheureusement, la « vie animale » se fait plus intense ; nous sommes infestés de rats. Bien malgré nous, nous les avons embarqués à Punta-Arenas où, pour le chargement du charbon, nous avons dû amarrer contre un ponton d'où il leur était facile de pénétrer chez nous. L'hiver austral ne semble leur avoir fait aucun mal ; ils se portent à merveille et leur vitalité doit être étonnante, à en juger d'après

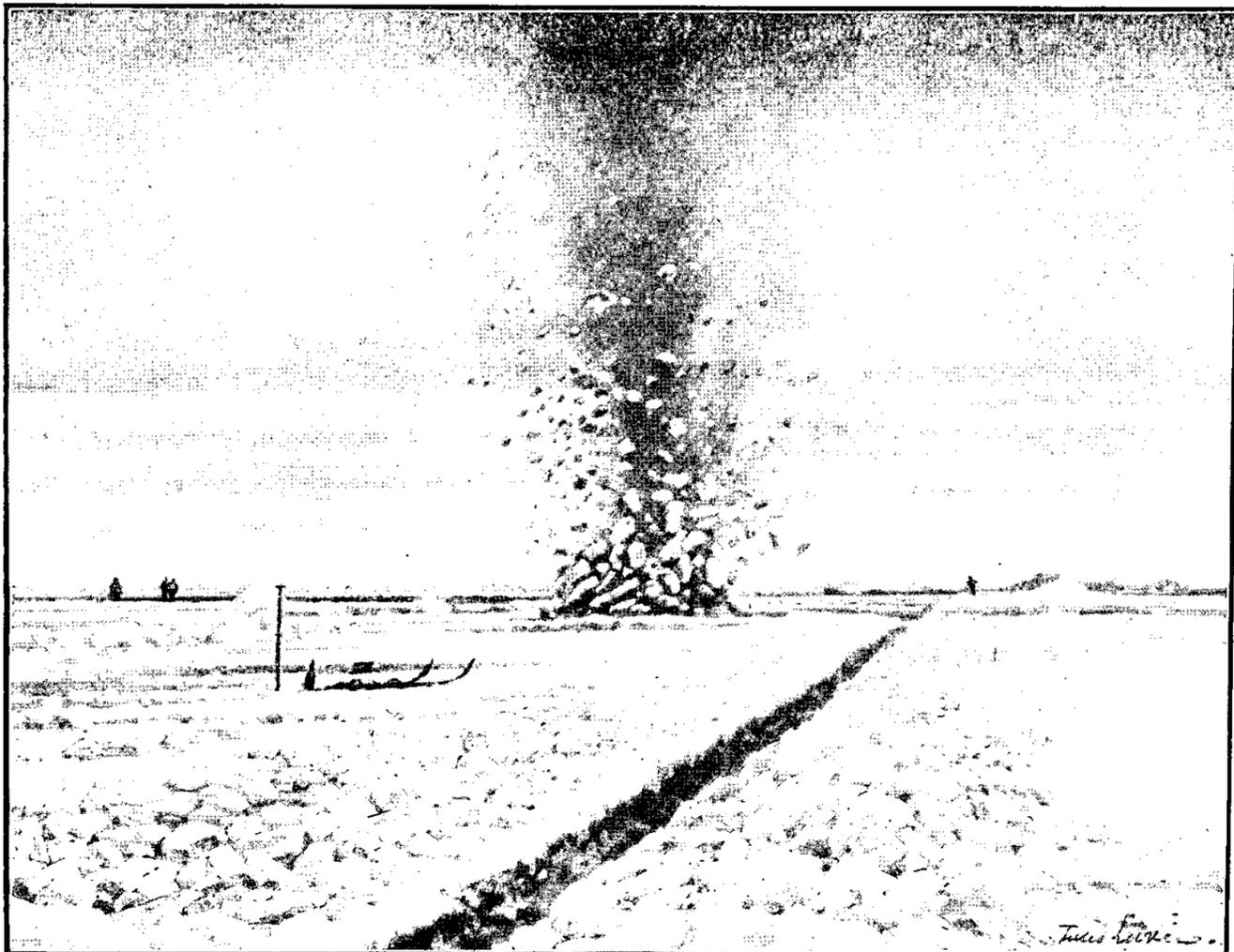


UN CHENAL DANS LA BANQUISE. — DESSIN DE TAYLOR.

la façon dont ils se sont reproduits, envahissant toutes les parties du navire. La nuit surtout, ils se livrent à un sabbat épouvantable ; ce ne sont entre eux que disputes et poursuites ; le long des parois de nos cabines, des dégringolades folles nous empêchent de dormir. Impuissants à les en écarter, nous les entendons grignoter des choses précieuses, irremplaçables pour nous ; puis, avec les débris, ils se construisent à nos dépens de chauds petits nids dans la cale. Lorsque Michotte y descend, il lui arrive très fréquemment de mettre la

main sur un de ces nids très ingénieusement confectionnés avec des brins de paille, des morceaux de laine ou de coton. Sans le moindre scrupule, nous exécutons les nichées en les noyant dans la veine d'eau la plus froide ; mais nous avons beau en détruire, le nombre de ces parasites par trop indiscrets semble croître de jour en jour.

Nous avons construit des trappes, elles n'ont produit aucun effet. Nous avons ensuite organisé des chasses avec battues en règle; plus malins et surtout plus agiles que nous, les rats éventaient toutes nos ruses et continuaient à nous narguer insolemment. Cook alors imagina un système très simple et qui seul donnait parfois un résultat satisfaisant: de grands cornets de papier étaient disposés çà et là, puis les traqueurs, armés de bâtons, entraient en campagne. L'un ou l'autre des rats, effrayé par le bruit, allait se réfugier dans un des cornets; le docteur alors, avec une prestesse extraordinaire, fondait dessus, fermait vivement l'ouverture et jetait au feu le cornet avec le rat. Mais qu'était-ce qu'un rat de moins dans une armée comme celle qui avait investi le navire? A la fin de juillet, un peu entraînés déjà par de courtes promenades, nous songeons à entreprendre une excursion de plus longue durée.



UNE EXPLOSION DE TONITE (PAGE 396). — DESSIN DE J. LAVÉE.

Lors du débarquement au cap Renard, Lecoinge, qui n'y avait pas participé, m'avait fait promettre qu'à la première entreprise nouvelle qui serait tentée au loin, ce serait lui qui en ferait partie, tandis que je resterais à bord, car nous ne pouvions nous éloigner tous deux en même temps du navire pour plusieurs jours. Le 30, Lecoinge, Cook et Amundsen quittèrent donc le bord. Ils emmenaient un traîneau sur lequel avaient été chargés une tente faite de draps de lit et qui devait remplacer celle en soie à ballon si malencontreusement déchirée à l'île Brabant, trois sacs de couchage, quelques litres d'alcool et un réchaud, enfin une certaine quantité de vivres en boîtes.

Ils n'allèrent pas loin; le même soir, ils étaient arrêtés par une crevasse infranchissable, au bord de laquelle ils établirent leur campement en attendant qu'une pression se produisît, qui rapprochât le champ de glace voisin.

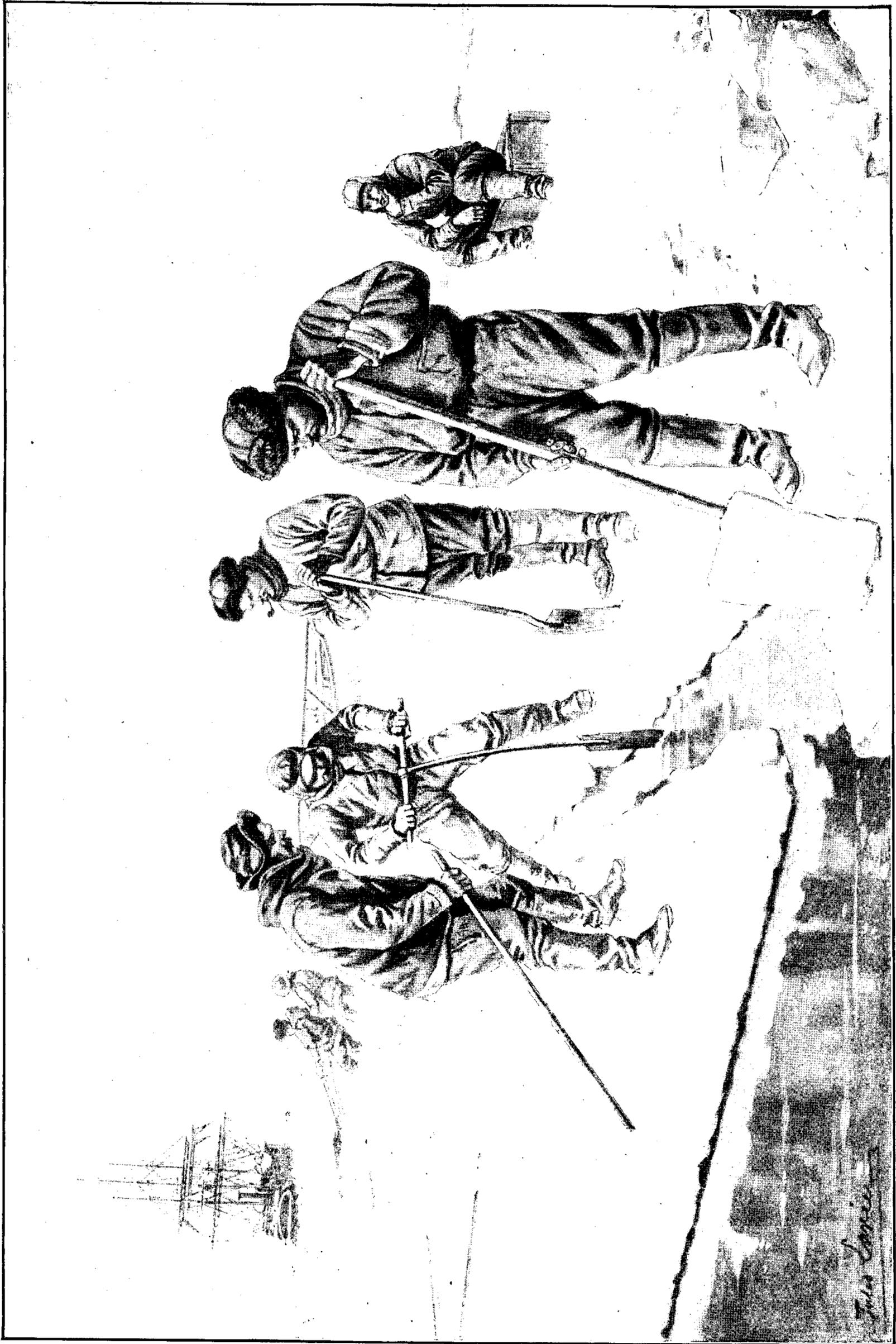
Faute de mieux, ils construisent une maison de neige, ronde, de deux mètres cinquante de diamètre. A quelques pas, la tente est dressée et sert de hangar pour le matériel.

Mais les jours passent et la crevasse ne se ferme pas; la brume est intense et le froid vif ( $-35^{\circ}$ ); les vivres commencent à diminuer d'inquiétante façon; il faut songer au retour; malheureusement, la brume noie les hummocks qui doivent servir de points de repère; d'autre part, le compas attaché au traîneau est mis hors d'usage par les secousses et les heurts dès qu'on se met en marche.

Pour comble de malheur, la banquise se met en mouvement et se crevasse de toutes parts; il faut camper pour la nuit et nos voyageurs, après avoir choisi une plaque de glace qui leur paraît assez solide, s'y installent aussi confortablement que possible. Mais, à peine le campement est-il établi, que le glaçon, détaché, part à la dérive. Très petit déjà, il se ronge et s'effrite constamment; la situation devient critique; bientôt, la glace ferme ne s'étend plus guère au delà de la tente.

Heureusement, il fait clair le lendemain. Inquiet sur le sort des absents, je monte au nid de corbeau d'où je puis me rendre compte de leur détresse. Immédiatement, j'envoie à leur secours des matelots, amarrés les uns aux autres et qui, passant de glaçon en glaçon, parviennent à les tirer de leur dangereuse situation.





LE SCIAGE DE LA GLACE (PAGE 395). — DESSIN DE J. LAVÉE.

murailles de glace. Parfois aussi, par suite de la réfraction, nous pouvons voir de grands icebergs tabulaires qui se trouvent au loin, en dessous de notre horizon.

Le 25 août, les matelots Koren et Van Mirlo nous donnent les plus vives inquiétudes. Partis à skis après le repas de midi, ils ne sont pas rentrés le soir. Pendant l'après-midi, une brume assez dense s'est abattue; il vente et il neige; les malheureux se sont probablement égarés dans la tourmente. A huit heures, je fais hisser deux fanaux blancs; puis Lecointe, Amundsen, Arctowski et Cook, munis de signaux phoniques, quittent le bord pour explorer la banquise aussi loin que la brume leur permet de s'aventurer; ils rentrent à neuf heures et demie, sans avoir ni vu ni entendu les deux hommes.

Le lendemain, à six heures, au moment où je me disposais à partir à leur recherche avec Racovitza et quelques hommes, Koren et Van Mirlo rentrent à bord; c'est un grand soulagement pour tous. Ces matelots me racontent que, la brume les ayant empêchés de retrouver le navire, la veille, ils ont construit un abri avec des blocs de glace et qu'ils y ont passé la nuit, tant bien que mal.

En août, la température s'est relevée: moyenne — 11°,3. Mais au commencement de septembre, elle descend plus bas que jamais: le 8, à quatre heures du matin, le thermomètre tombe à — 43°,1, chiffre minimum de tout le voyage. La moyenne de septembre est de — 8°,5.

Nous faisons, vers cette époque, plusieurs expériences de conflagration de la glace par la tonite. Peut-être serons-nous forcés de faire sauter la glace autour du navire pour nous dégager, le moment venu; nous voulons savoir de quelle force nous disposons. A cet effet, trois ou quatre kilogrammes de tonite sont déposés dans une petite cavité convenablement préparée. Aussitôt que la mèche au fulminate est allumée, nous nous empressons de détalier pour ne nous arrêter, comme le commande la plus élémentaire prudence, qu'à cinq ou six cents mètres. Le résultat est pitoyable: on entend un bruit sourd, puis une certaine quantité de bouillie de glace est projetée dans l'air, tandis qu'un trou pas bien grand se forme dans la banquise.

Nous renouvelons plusieurs fois nos expériences sans parvenir à percer complètement la glace.

Vers le 20 septembre, il dégèle fortement; les blocs de givre détachés du gréement s'abattent sur le pont avec fracas; bientôt, les agrès sont entièrement dégarnis de neige et de glace. Nous commençons à déblayer le pont; la dunette était couverte d'une couche de trente à quarante centimètres.

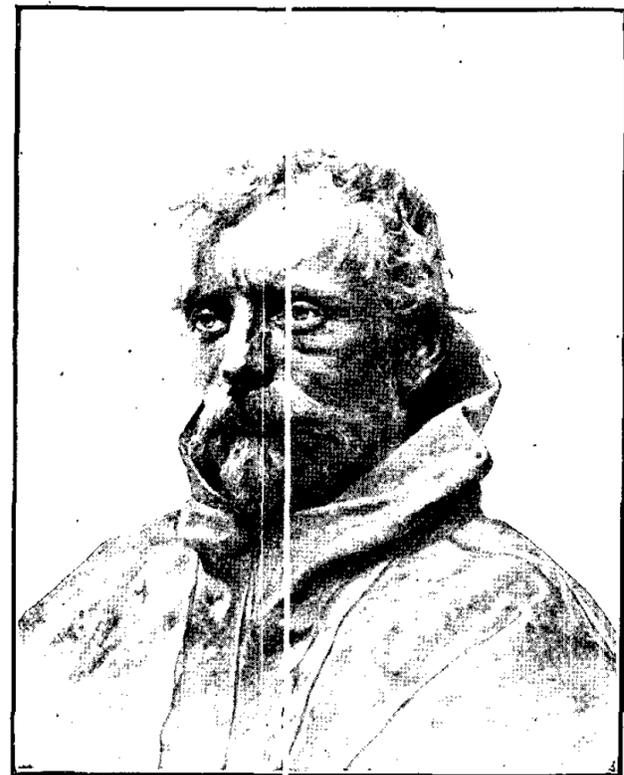
Le 21 septembre, l'état-major se réunit pour arrêter le programme de la saison d'été. Après une discussion dans laquelle chacun a donné son avis, il est décidé que nous gagnerons la mer libre aussitôt que nous le pourrons et que nous compléterons nos recherches zoologiques et océanographiques au large de la Terre de Graham; puis nous explorerons la partie Ouest de l'archipel de Dirck-Gherritz; enfin nous tâcherons de relier notre lever à celui de Dumont d'Urville. Nous ne pouvons plus songer, même si une détente suffisante se produisait, à nous avancer davantage dans la banquise; nos hommes sont trop affaiblis pour que nous courions les risques d'un second hivernage. Quelques jours après, je les rassemble et je leur communique le plan arrêté.

En vue de la délivrance, que nous espérons prochaine, nous enverguons les voiles. Nous fondons tous les jours une assez grande quantité de neige, afin de remplir les caissons à eau de la chaudière. Nous démontons soigneusement, pièce par pièce, la toiture du pont qui devra peut-être encore servir.

Au commencement d'octobre, des clairières sont visibles dans toutes les directions, mais nous demeurons toujours bloqués dans notre floe. Celui-ci mesure plus de deux milles de diamètre; sur le bord le plus voisin du navire, à six cents mètres environ, une clairière s'ouvre et demeure béante, ne se refermant plus que partiellement et temporairement à la suite de pressions. Ces pressions déterminent des crevasses qui ébrèchent peu à peu notre champ de glace, mais ce travail de la nature est bien lent.

Par les grands froids qui règnent souvent, la glace se forme rapidement dans les clairières; nous avons observé dans le trou à eau qu'en quarante-huit heures elle atteint jusqu'à 19 centimètres d'épaisseur.

Comme la température, la dérive est fonction du vent. D'une manière générale nous dérivons dans le sens des courants atmosphériques. Mais un autre élément semble intervenir pour modi-



LE MATELOT QUI PÉRDIT LA RAISON

(PAGE 394).

fier parfois la direction: c'est la configuration des côtes qui sûrement se trouvent dans l'Est et dans le Sud. Lorsque le vent est de l'Ouest, la dérive s'incline généralement vers le Nord-Est.

Il semble qu'à mesure que la glace est poussée vers l'Est, elle se rapproche d'un obstacle qui la fait

dévier, glisser vers le Nord. Sur la carte de la dérive, on ne voit qu'une ligne dirigée au Sud-Est (22-24 août 1898). Le continent semble même plus proche à l'Est de notre position moyenne, qu'au Sud. Je crois que par 90° de longitude Ouest, il y a lieu de repousser au delà du 74<sup>e</sup> parallèle, et peut-être beaucoup plus loin, les rives du continent antarctique.

La dérive nous mène, nous emmène, nous ramène, nous promène. Le 31 mai, un de ses caprices nous a fait atteindre notre latitude extrême : 71° 36'. Le 1<sup>er</sup> novembre, elle nous reconduit au point exact où nous avons passé le 22 février, en naviguant à la vapeur.

De la marche générale de cette dérive, on peut conclure que, durant elle plusieurs années, elle ne nous conduirait pas plus avant dans la direction du pôle. Aussi est-il exaspérant à la longue

d'aller ainsi sans but, sans direction, de ci de là, au gré de forces aveugles que nous sommes impuissants à maîtriser, dont nous sommes incapables de nous affranchir.

Le 28 octobre, conformément à la promesse faite à l'Institut Historique de Rio-de-Janeiro, pendant la séance solennelle du 28 octobre 1897, je fais hisser au grand mât les couleurs brésiliennes, à la corne les couleurs belges.

En novembre, les chasse-neige sont toujours très violents ; la neige chassée sur la banquise forme du côté du vent un talus qui s'élève de plus en plus haut ; la nouvelle neige glisse sur l'ancienne et arrive jusqu'au navire où elle tourbillonne entre le laboratoire et le rouf arrière et s'amasse sur le pont à un mètre de hauteur. Le 6 novembre, il devient difficile de sortir du rouf arrière à cause de la neige amoncelée entre les portes. Les jours suivants, il faut déblayer le pont et dégager les flancs du navire. Le 19 novembre, la communication entre le carré et le laboratoire est devenue si malaisée par suite d'une nouvelle tourmente que, pendant son quart de nuit, Arctowski doit renoncer à faire des observations horaires des baromètres anéroïdes et marins installés à l'arrière et se contenter d'observer un baromètre du laboratoire.

Le 21, tout l'arrière est presque enseveli. L'état-major aide l'équipage à dégager le navire et ce n'est qu'après plusieurs jours que le déblaiement est enfin achevé.

Pendant tout cet été les chasse-neige continuèrent aussi fréquents que pendant l'hiver. Au cours d'une année révolue, de mars 1898 à mars 1899, nous compterons 257 jours de neige.

Il n'est pas toujours facile de savoir si elle est précipitée — c'est-à-dire s'il neige — ou si, simplement, elle est transportée par le vent. L'examen attentif des formes cristallines peut seul, bien souvent, donner la solution du problème.

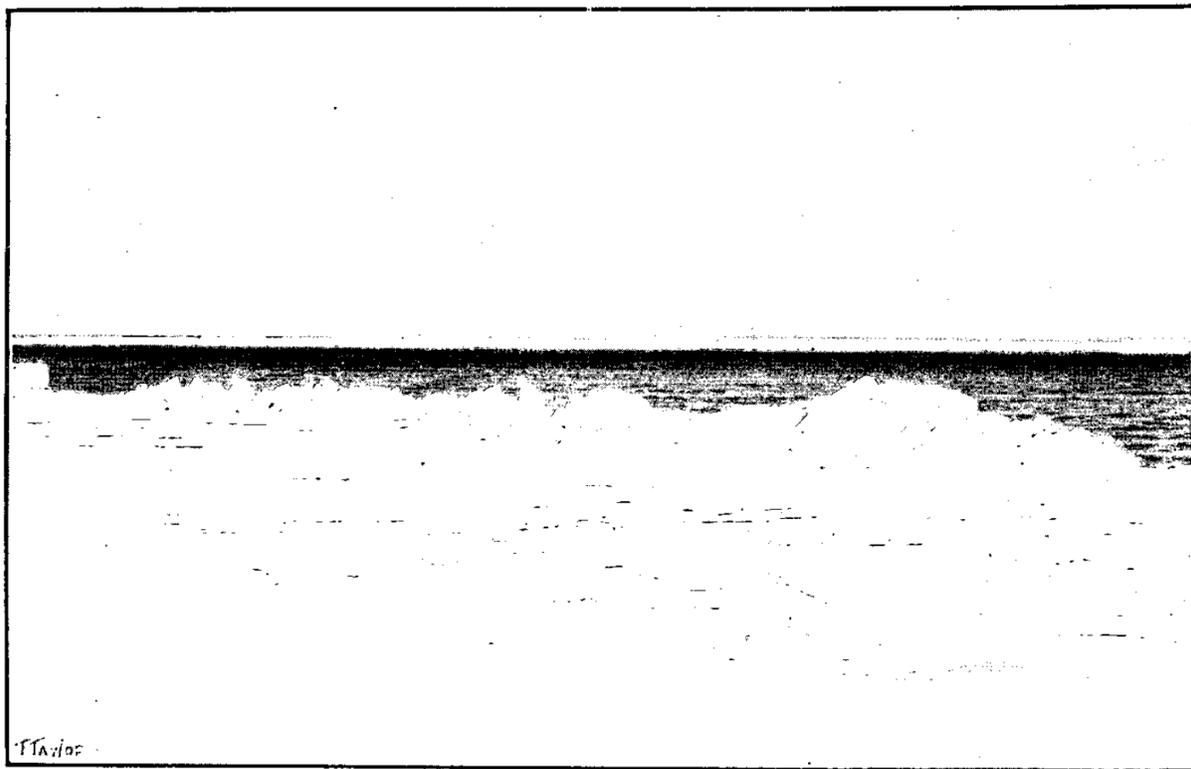
Après les tempêtes de neige, la banquise prend l'aspect d'un désert de sable ; des ondulations douces se produisent par places à la surface ; devant les obstacles, tels que les hummocks, ce sont des pentes légèrement montantes, avec, subitement, une pente raide ; derrière les hummocks, au contraire, de longues traînées de neige s'accumulent ; puis ce sont des rides avec de petites crêtes, tout comme sur les plages au bord de la mer.

Ce n'est que le 27 novembre que nous avons le spectacle du soleil de minuit.

Depuis une dizaine de jours déjà, il ne disparaissait plus sous notre horizon ; mais, le temps ayant été presque constamment couvert, nous n'avions pas encore pu le voir à cette heure. Tout le personnel reste levé pour assister à ce spectacle que la sérénité du ciel avait annoncé et qui jamais encore n'avait été contemplé dans la zone australe à pareille époque de l'année.

La variation diurne de la température devient très sensible. Nous touchons au milieu de l'été.

De jour en jour s'amincit la couche de neige qui recouvre la glace. Dépouillés de la blanche fourrure qui arrondissait leurs contours, les hummocks présentent maintenant des angles saillants.



LA CLAIRIÈRE OUVERTE EN OCTOBRE A 600 MÈTRES DE LA « BELGICA ». — DESSIN DE TAYLOR.

Sur le pack, de grandes flaques d'eau de fusion se forment, lui donnant cet aspect lamentable des champs de glace aux premiers jours de dégel, que connaissent bien les patineurs.

Le 6 décembre, à l'occasion de la Saint-Nicolas, j'offre à l'équipage une caisse de cigares qui est reçue avec reconnaissance.

Mais les semaines passent et toujours la banquise est close. Chaque jour je l'examine longuement du nid de corbeau et c'est à peine si j'y découvre quelques veines et quelques lacunes. Notre floe s'entame parfois un peu par suite de pressions qui s'exercent sur ses bords et que nous percevons parfaitement pendant la nuit, lorsque tout est tranquille.

Vers la mi-décembre, le docteur, Amundsen et Tollefsen partent en excursion vers un grand iceberg tabulaire qu'on relève au loin dans l'Est. Ils ne reviennent que le lendemain après l'avoir escaladé. Ils estiment ses dimensions à 600 mètres sur 400, et 35 mètres de hauteur. Chemin faisant, ils ont rencontré de nombreux hummocks, très grands et tout récents, formés sans doute par les pressions dont nous entendions, tandis qu'ils s'en allaient, le bruit, pareil au son lointain de sirènes à vapeur. Quelques jours après, des changements considérables se produisent dans les positions relatives des icebergs qui nous entourent. La distance qui nous sépare du plus grand de nos voisins d'hivernage, précisément l'iceberg tabulaire que nos compagnons ont visité, semble diminuer de jour en jour. Un bloc plus petit, qui présente deux éminences en forme de tours carrées, se détache maintenant sur la gauche d'un iceberg incliné, tandis que, quelques jours auparavant, il se trouvait à une vingtaine de degrés sur la droite.

Le 20 décembre, nous ouvrons le panneau de la machine.

Le 22, les mécaniciens étant parvenus à faire accomplir un tour complet à l'hélice, les feux sont chargés, afin d'essayer la machine qui marche pendant une heure; puis la chaudière, dont le plein avait été fait avec de l'eau de mer pour cet essai, est soufflée et peu à peu nous la remplissons d'eau douce.

Nous sommes au cœur de l'été, et cependant, certains jours, lorsque le vent souffle du Sud, il fait assez froid pour que la jeune glace se forme sur les rares clairières; quand il souffle du Nord, il fait presque chaud.

Le 23, nous enlevons, au moyen d'eau bouillante, la glace qui encombre la jaumière. A l'aide de la

sonde géologique, Arctowski mesure l'épaisseur de la glace, en divers points du floe; à cent mètres environ du navire, près d'un hummock, il trouve plus de huit mètres.

Le 24 décembre, après le souper, je remets au personnel subalterne quelques effets d'habillement, des couverts, des cigares et double ration de tabac en guise de cadeaux de Noël. Le lendemain, l'état-major tout entier descend dans le poste avant le dîner pour y prendre un verre de vin avec l'équipage.

Le menu du repas de midi, plus soigné qu'à l'ordinaire, se compose de : soupe aux poireaux; roulades de veau aux pommes de terre; pâté de volailles; plum-pudding au rhum; une bouteille de Château-Semeilhan, café et vieille fine champagne.

Mais la fête manque d'entrain, car chaque jour qui passe diminue maintenant nos chances de délivrance. La mélancolie de tous est encore accrue par l'état mental de celui de nos matelots dont la raison s'est égarée. Atteint de la manie de la persécution, ce malheureux ne dort presque plus et fuit la société de ses camarades dans lesquels il voit des ennemis.

Le 31 décembre, nous sommes par 70° 03' S. et 85° 20' O., c'est-à-dire près du point où nous avons rencontré l'iskant à notre entrée dans le pack, il y a dix mois de cela. Et cependant,

depuis lors, notre dérive en tous sens nous a fait couvrir plus de 1 300 milles!

Pendant le mois de décembre, nous avons noté quelques températures positives. La moyenne mensuelle a été de — 2° 2.

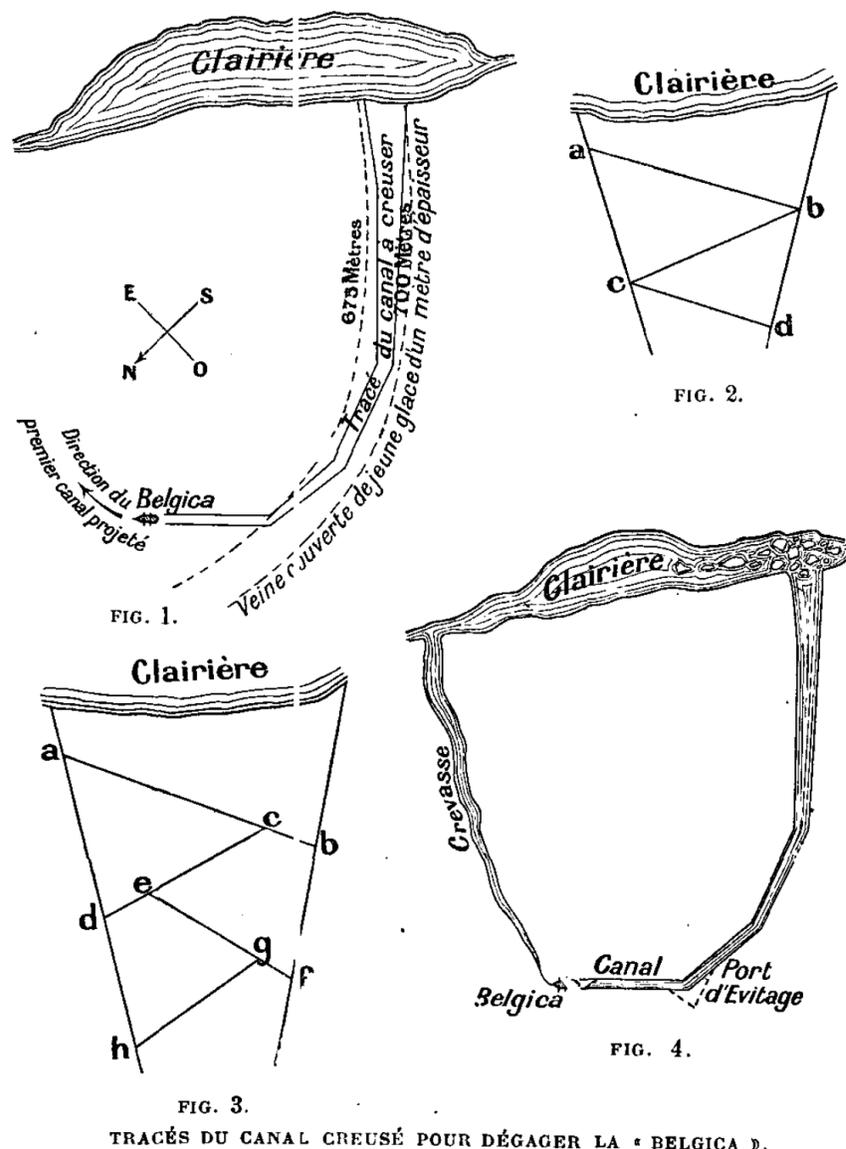
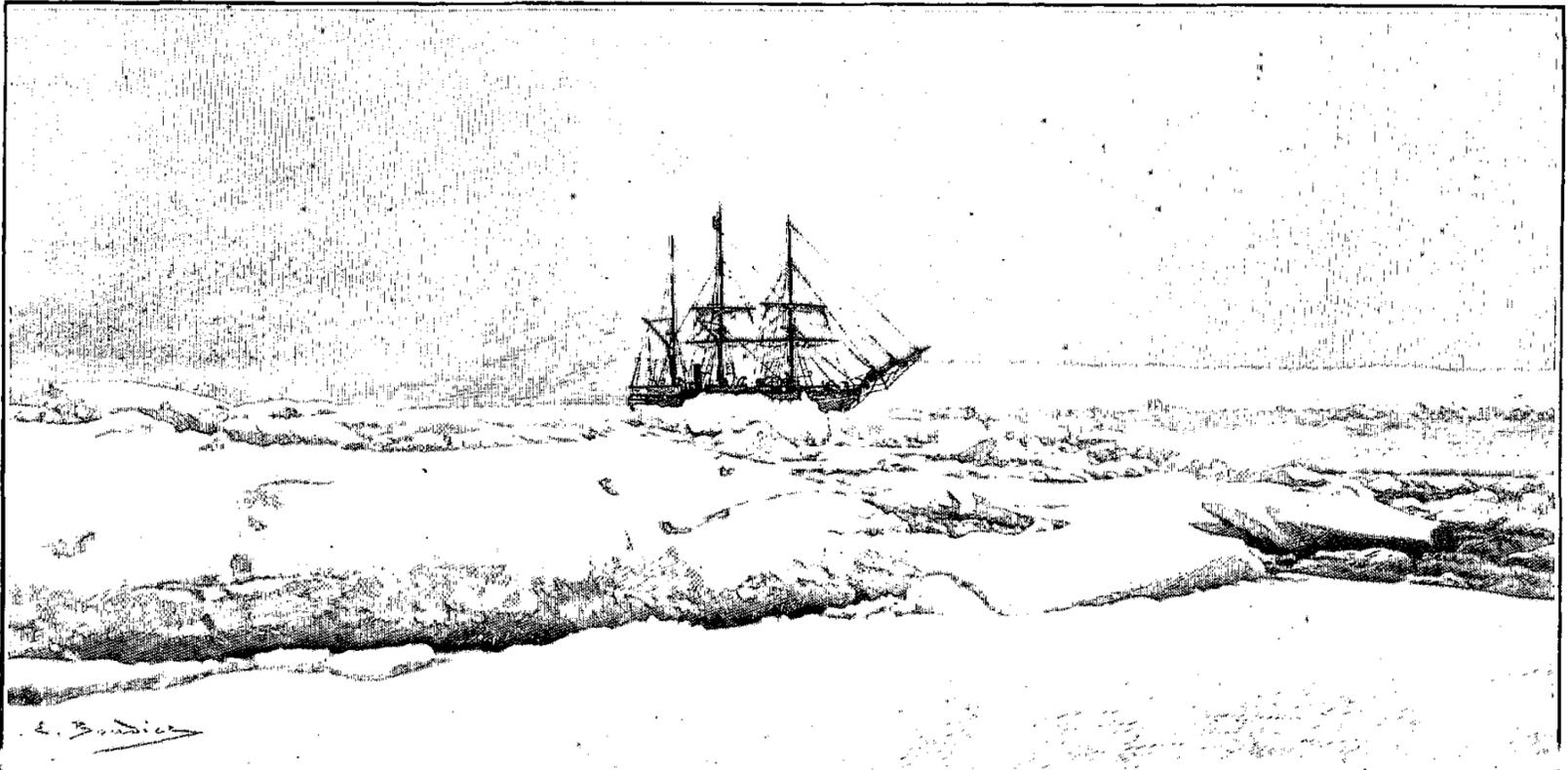


FIG. 3.  
TRACÉS DU CANAL CREUSÉ POUR DÉGAGER LA « BELGICA ».



LA « BELGICA » EN MARS 1899. — DESSIN DE BOUDIER.

Du nid de corbeau, le 31, on voit au loin, dans l'Est, une clairière très étendue. Autour de notre floe la situation reste stationnaire. La clairière voisine subsiste toujours, là-bas, à quelque six cents mètres par tribord ; mais, étroitement enchâssée dans son étai de glace, la *Belgica* est impuissante à l'atteindre.

Au loin, les icebergs continuent cependant à se mouvoir en sens divers, ce qui indique évidemment que la banquise n'est pas partout aussi compacte qu'aux abords immédiats de notre bâtiment.

A onze heures du soir, j'envoie une lettre de souhaits à chacun des membres de l'équipage. A ces lettres sont joints des « bons » à toucher au retour de l'Expédition, qui constituent mes cadeaux à ces braves gens. Les matelots recevront une gratification ; les mécaniciens et le maître d'hôtel, un chronomètre en or. Les officiers et le personnel scientifique réveillent avec l'équipage.

1<sup>er</sup> janvier 1899. Le drapeau national et le guidon du Yacht-Club d'Anvers sont arborés. Dans la matinée, je descends dans le poste avec Lecointe ; tout y est en bon ordre et le moral des hommes paraît satisfaisant, malgré la grave perspective d'un nouvel hivernage.

A midi, dîner de *gala* : potage aux tomates ; garniture de vol-au-vent (sans pâte) ; grouses aux pommes de terre ; myrtilles ; pudding de la Véga ; Porto, Château-Ferran, champagne Moët et Chandon (cadeau de M. Alexis Mols, d'Anvers).

Au commencement de janvier, nous ne pouvons plus supporter notre inaction. Il faut tenter quelque chose, mais quoi ?

L'expérience des longs mois qui viennent de s'écouler nous montre clairement que nous ne devons plus compter sur le soleil et le dégel, insuffisants pour ouvrir la banquise même en plein été.

Nous nous y sommes fauflés à la faveur d'une tempête qui la disloquait : il faudrait une occasion semblable pour en sortir ; nous sommes las de l'attendre. Après délibération, sur la proposition de Cook, nous décidons, en nous servant d'explosifs et des scies spéciales que nous possédons, d'ouvrir dans le floe une tranchée qui l'affaiblira et en déterminera peut-être la rupture. Si nous n'obtenons aucun résultat, du moins nous emploierons les hommes à un travail violent qui les distraira de l'inquiétude que je commence à lire sur tous les visages. L'inaction est devenue dangereuse ; elle conduirait, à brève échéance, à un découragement qui aurait, pour la santé de tous, les plus graves conséquences.

Le 7 janvier, une détente se produit ; la clairière voisine s'élargit, elle s'allonge vers le Nord-Est ; les vapeurs foncées dont l'horizon est chargé témoignent de l'existence de lointaines clairières. Nous commençons, suivant l'axe du navire, une tranchée orientée de l'étrave vers le chenal qui prolonge au Nord-Est, à 450 mètres, la clairière de tribord. Les distances hiérarchiques sont abolies : du commandant aux matelots, le personnel entier, divisé en deux bordées, maniera jour et nuit la pioche et la scie.

Le 9, poursuivant notre travail, nous avons, sur toute la longueur du tracé, débarrassé la glace de la couche de neige qui la recouvre ; puis, nous avons attaqué, à la pioche, la couche de névé de vingt à vingt-cinq centimètres d'épaisseur, et nous sommes arrivés enfin à la couche aquifère, épaisse également d'une vingtaine de centimètres ; en sorte que nous avons, se dirigeant de l'étrave jusqu'à la veine d'eau libre sise

dans l'Est, comme une rigole suivant laquelle nous nous proposons de scier et de faire sauter la glace. Nous essayons une torpille composée d'un tuyau de grès rempli de seize kilogrammes de tonite et filée sous la glace dans un trou préalablement ouvert au moyen d'une petite charge du même explosif. Mais l'explosion ne produit qu'un agrandissement insignifiant du trou.

Le lendemain, arrivés près de l'extrémité de la tranchée, nous en commençons une seconde formant un V avec la première, dans l'espoir d'arriver à faire un chenal. La forme en V facilitera l'évacuation de la glace qui devra être sciee suivant les tranchées latérales et transversales. Le même jour, nous commençons à scier suivant la première tranchée (bâbord) en partant de l'eau libre. A cet endroit, la glace n'a pas plus d'une cinquantaine de centimètres d'épaisseur et nous faisons aisément quinze mètres à l'heure. Mais, après cent cinquante mètres, nous trouvons une région plus épaisse et le travail devient beaucoup plus difficile.

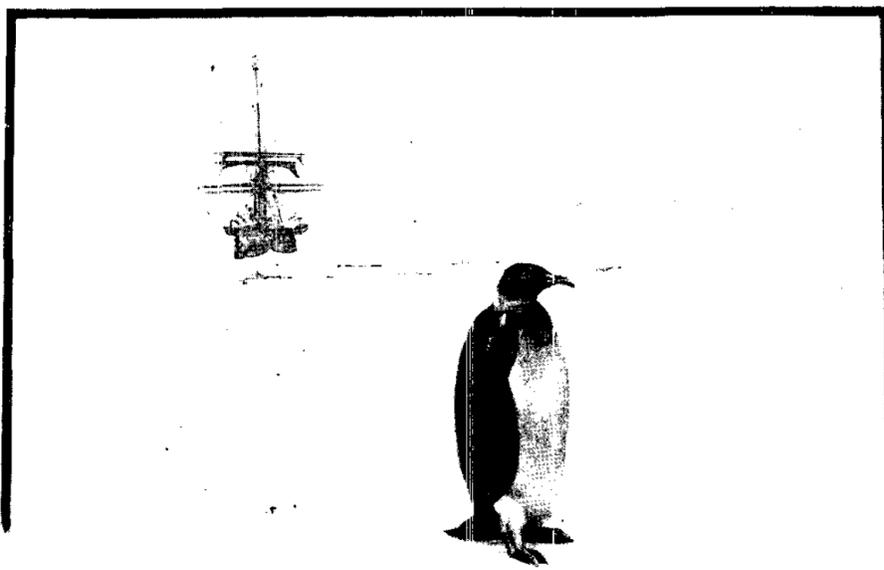
Le lendemain, nous faisons exploser une nouvelle torpille; elle produit un trou d'une dizaine de mètres de diamètre, et qui reste rempli de glace réduite en bouillie et en petits fragments. Ce résultat est absolument insuffisant et, d'autre part, il est impossible d'entamer, à la scie seulement, la glace avoisinant le navire, car elle compte jusqu'à cinq mètres d'épaisseur. Force nous est donc d'abandonner les travaux dans cette direction.

Je propose alors d'ouvrir un canal dirigé de l'arrière du navire vers la clairière, en suivant, autant que possible, un chenal qui, s'étant ouvert le 13 mai dernier, s'est refermé depuis par congélation. Cette veine est recouverte d'une couche de glace bien unie qui n'a pas plus d'un mètre d'épaisseur. Toutefois, pour la rejoindre, nous devons, sur une longueur de cent mètres, scier dans de la glace épaisse de deux mètres.

Le tracé que nous adoptons est deux fois coudé (figure 1, voir page 394); le bord intérieur aura une longueur de 675 mètres; le bord extérieur en aura 700. Ce tracé présente l'inconvénient grave d'aboutir à l'arrière du navire. Il faudra donc faire machine en arrière et présenter au choc des glaces deux organes essentiels, l'hélice et le gouvernail. Mais nous n'avons pas le choix des moyens, et sans retard nous nous remettons à la besogne.

(A suivre.)

A. DE GERLACHE.



LES HÔTES DE LA BANQUISE. — DESSIN D'OULEVAY.



NOUS HÂLONS LE CANOT (31 JANVIER 1899) (PAGE 399). — DESSIN DE J. LAVÉE.

## QUINZE MOIS DANS L'ANTARCTIQUE<sup>1</sup>

(LE PREMIER HIVERNAGE DANS LA BANQUISE AUSTRALE)

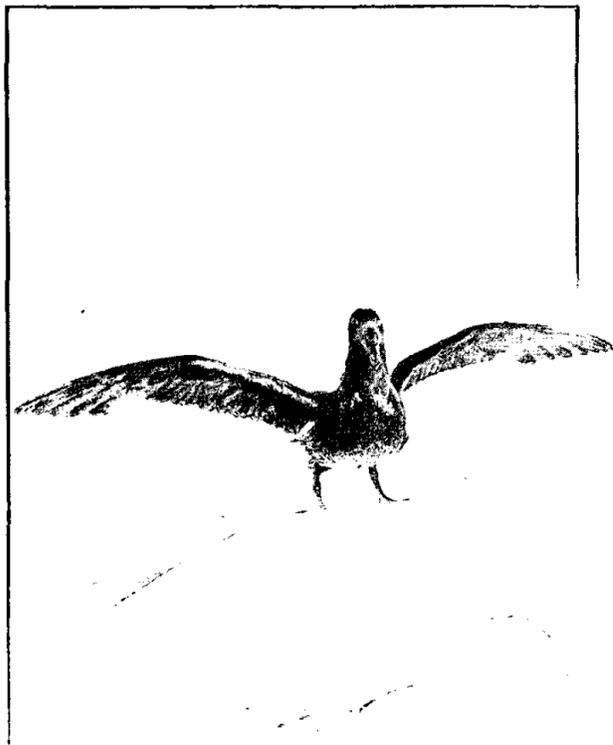
PAR M. ADRIEN DE GERLACHE,

COMMANDANT DE LA *Belgica* ET CHEF DE L'EXPÉDITION ANTARCTIQUE BELGE.

### VIII

#### LA DÉLIVRANCE. — LE RETOUR. — LES RÉSULTATS

Les travaux du canal de délivrance. — A la pioche et à la scie. — Inefficacité de la tonite. — Préparatifs pour l'éventualité d'un second hivernage ou pour l'évacuation du navire. — Le rationnement. — Sortie mouvementée du pack. — Conclusions à tirer de nos sondages. — La mer promise. — La *Belgica* en perdition dans le canal Cockburn. — De Punta-Arenas à Anvers.



OSSIFRAGA GIGANTEA (PAGE 399) — DESSIN D'OULEVAY.

**D**ÈS le 12 janvier, nous procédons au jalonnage du floe. Puis nous creusons, à la pioche, une première tranchée d'un pied de largeur, en partant nécessairement de la clairière. Nous enlevons d'abord les couches de neige et de névé; nos tranchées présentent l'aspect de rigoles, au fond desquelles stagne l'eau qui se trouve entre le névé et la vieille glace : c'est celle-ci qu'il faut scier.

Le 13, nous voyons un oiseau des tempêtes, le premier que nous rencontrons dans le pack. Peut-être est-ce un indice de la proximité de la mer libre, et pouvons-nous le considérer comme le porteur du rameau de la délivrance : il y a dix mois que nous sommes prisonniers tout comme la famille de Noé dans l'arche.

Nous commençons, le 14, à scier la vieille glace et avançons pendant la matinée de 40 mètres environ de chaque côté. Le 15, nous entreprenons des tranchées transversales d'après la disposition représentée par la figure 2 (voir page 394). Nous détachons, au moyen de charges de tonite de 3 à 5 kilos, les 70 ou

80 premiers mètres de glace, qui sont ensuite évacués dans la clairière au moyen d'espars et d'avirons. Le travail est pénible; la réverbération de la surface blanche, sur laquelle nous opérons, nous occasionne des éblouissements.

1. *Suite.* Voyez p. 313, 325, 337, 349, 361, 373 et 385.

Le 16, nous faisons encore 45 mètres environ à gauche et 30 mètres à droite, le matin, et à peu près autant l'après-midi ; puis nous recourons de nouveau à la tonite. Mais, pour détacher le premier bloc seul, nous sommes obligés d'employer successivement 6 charges, soit environ 20 kilog. d'explosif. Ces explosions répétées produisent beaucoup de bouillie, que le vent empêche de sortir du chenal et qui, sous l'action du froid, ne tarde pas à reformer une masse compacte dans laquelle il faudra scier à nouveau.

Le 17, toute la glace brisée la veille par la tonite s'est ressoudée. Nous reconnaissons que notre système de partage de la glace en plaques triangulaires est défectueux : en effet, lorsque nous usons de la tonite, la plaque sciée reste souvent coincée par suite de l'expansion. Nous adoptons le système de la figure 3, bien que la quantité de glace à trancher soit plus considérable. Ce ne sont plus des triangles, mais de grands quadrilatères que nous détachons.

La petite baleinière est affalée et ensuite halée jusque dans la clairière, afin de remorquer en dehors du chenal la glace qui encombre l'entrée. Mais la brise est fraîche et souffle droit dans la direction du chenal. Nous éprouvons les plus grandes difficultés à faire sortir ainsi trois glaçons de petites dimensions.

Le 18 et le 19 janvier, il fait très froid et la couche aquifère des tranchées gèle rapidement. Le travail se poursuit cependant nuit et jour. Du nid de corbeau on voit un peu plus d'eau libre que les jours précédents. Le ciel est gris, voilé de brume ; la neige tombe fréquemment, tantôt floconneuse, tantôt fine et abondante.

Le 20 janvier un *hyperodon* (baleine à bec) pénètre dans la partie dégagée du canal. Après le souper, celui de nos hommes qui a perdu la raison sort à skis pour se promener ; son absence se prolonge au point de donner les plus vives inquiétudes et le travail de nuit est interrompu afin d'aller à sa recherche. Le malheureux rentre tranquillement à bord à deux heures du matin, sans se douter des angoisses qu'il a causées.

Le 21, je me vois forcé de réduire de 500 à 300 grammes par tête la ration hebdomadaire de beurre.

Nous employons à trois reprises la tonite pour détacher des blocs de glace coincés, mais l'expérience nous enseigne décidément qu'il est préférable de séparer complètement les blocs à la scie. Un manchot de la terre Adélie assiste de très près à une de ces explosions et ne manifeste pas trop d'effroi.

Le 22 janvier, à quatre heures du matin, le canal atteint près de 400 mètres de longueur. Il reste environ 250 mètres à scier pour arriver à l'arrière de la *Belgica*. Nous avons été obligés de tendre une amarre en travers de l'entrée pour empêcher la glace flottante de la clairière de venir l'obstruer à nouveau.

Le 26, le travail, si pénible déjà, devient plus rude encore. Nous ne sommes plus dans le chenal ouvert en mai, mais dans de la glace plus ancienne et par conséquent plus épaisse. Nous arrivons pourtant, le 27, tout contre l'arrière du navire. Le lendemain notre pauvre fou qui paraît à bout de forces, quitte son travail

de la matinée et va se coucher : il déclare cependant n'être ni fatigué, ni malade. Son état mental ira désormais chaque jour en s'aggravant.

La ration de sucre est réduite de 500 à 300 grammes, comme la ration de beurre. Les rats continuent à exercer de réels ravages et nous sommes obligés d'enfermer dans des caisses les vêtements dont beaucoup sont déjà à moitié mangés.

Pendant que sans relâche nous poursuivons le percement de notre chenal, la dérive, si hésitante jusque-là, a pris une direction nettement déterminée : navire, champ de glace, canal, clairière, tout se transporte de l'Est à l'Ouest.

Le 30 janvier, il ne nous reste plus à scier que quelques mètres de glace à l'arrière de la *Belgica*. Vers neuf heures du matin, des pressions se font sentir, une grande crevasse dirigée de l'étrave jusqu'à la clairière et parallèle à peu près à la direction générale du canal, s'ouvre dans le floe. Plus large, elle serait la délivrance ; telle qu'elle se présente, elle n'a d'autre effet que de rétrécir notre canal et de placer le navire en quelque sorte à la charnière des pressions (figure 4). Heureusement la glace qui subsiste à l'arrière le protège.

Nous embarquons divers objets laissés sur le floe et nous hissons à poste la petite baleinière qui a servi à l'évacuation des glaces. Les feux sont rallumés. Du nid de corbeau on voit, l'après-midi, de nouvelles fissures ; par contre, la clairière

voisine est très réduite ; elle ne s'étend plus au Sud que jusqu'à l'entrée de notre canal, tout obstruée de glaçons.

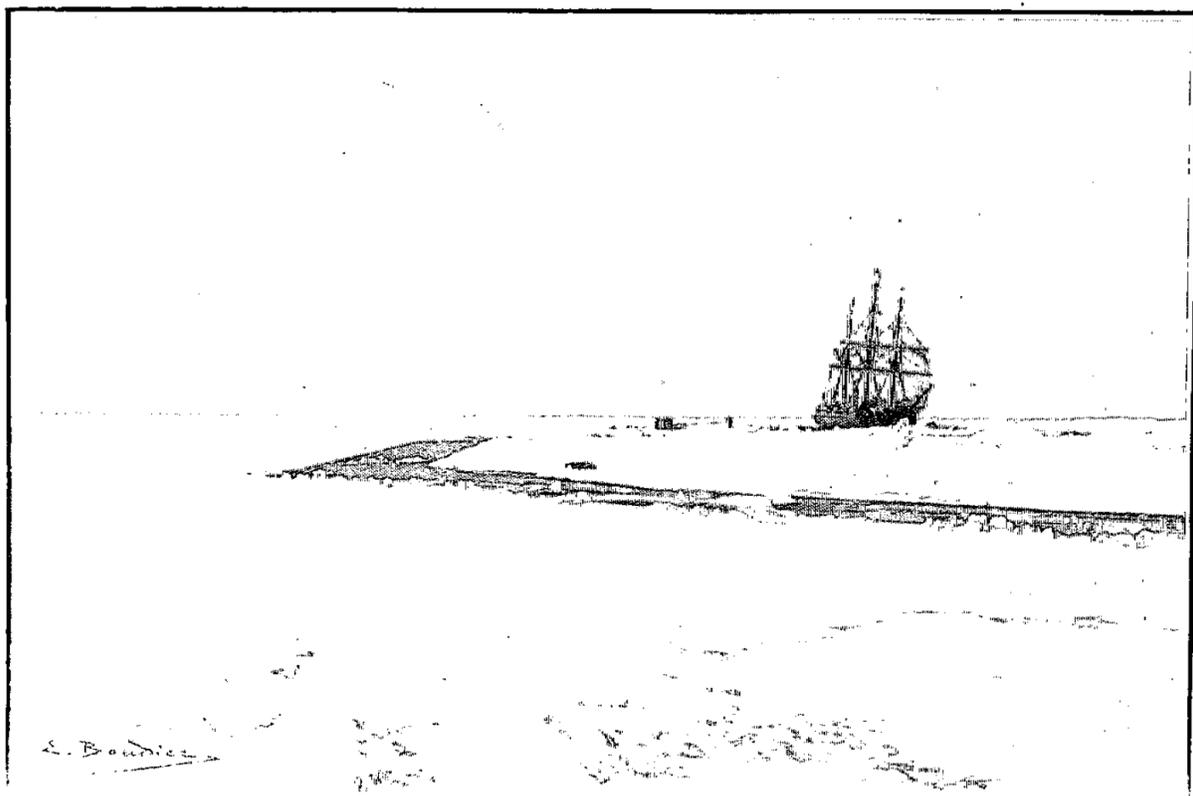
Le 31 janvier, la crevasse s'est élargie, tandis que par une conséquence naturelle notre canal s'est



M. DE GERLACHI APRÈS L'HIVERNAGE.  
D'APRÈS UNE PHOTOGRAPHIE.

rétréci. Mais ni l'un ni l'autre ne sont praticables. Des pressions sévissent en poupe. Considérée du nid de corbeau la banquise est très compacte, bien que plus fragmentée.

Tout est remis en question. Le dur labeur des trois dernières semaines semble inutile, nuisible presque à notre sécurité. Nous envisageons avec un désespoir que nous cherchons à nous dissimuler les uns aux autres, l'éventualité d'une seconde année d'emprisonnement dans la banquise. Nous avons assez de provisions pour vivre en nous rationnant pendant treize ou quatorze mois ; mais notre navire résistera-t-il à une nouvelle épreuve aussi prolongée ? Nous-mêmes ne sommes nous pas bien affaiblis ? Dès à présent le diagnostic si sûr du docteur a désigné parmi nous quatre victimes, hors d'état de supporter encore une fois la nuit polaire et que seule la



NOTRE CANAL RÉTRÉCI. — DESSIN DE BOUDIER.

sortie des glaces pourrait sauver ! Cependant il faut envisager d'un cœur ferme les pires éventualités et chercher à tirer le meilleur parti possible d'une situation presque désespérée. La baleinière moyenne et le canot major sont amenés et halés jusque dans le canal où nous expérimentons leur stabilité et leur capacité ; puis nous faisons des essais comparatifs de halage sur la glace, afin de décider laquelle de ces embarcations il conviendrait d'équiper en vue d'une évacuation forcée de la *Belgica*. Notre choix tombe sur le canot major, et les hommes se mettent immédiatement à la construction d'un traîneau pour le transport sur la glace de ce fragile esquif dans lequel tiendra bientôt, peut-être, tout notre espoir de salut.

Je fais un relevé des vivres restant à bord et je dresse des menus qui nous permettront de les faire durer tous jusque vers le 15 avril 1900, même sans l'appoint certain que nous fournirait la chasse.

Cependant, de 300 grammes les rations hebdomadaires de beurre et de sucre sont réduites à 150 grammes par homme, celle de pain est réduite à un pain de 100 grammes et un biscuit de 65 grammes par homme et par jour. Inutile d'ajouter que cette mesure est générale et que l'état-major est traité exactement de la même manière que l'équipage. Dans le danger croissant, les situations s'égalisent singulièrement ; plus que jamais nous sommes frères et nous luttons ensemble pour le salut commun.

Pendant le mois de janvier, les vents ont été surtout de la partie Sud-Est au Nord-Est avec une prédominance des vents de l'Est au Nord-Est. Aussi nous trouvons-nous, à la fin du mois, à environ 75 milles dans l'Ouest-Sud-Ouest du point occupé le 3 décembre. La température s'élève à quelques dixièmes de degré au-dessus de zéro. Le minimum thermométrique du mois est de  $-8^{\circ} 1'$  (2 janvier à deux heures du matin) ; la moyenne est de  $-1^{\circ} 2'$ .

Le 1<sup>er</sup> février, le pont du navire est couvert de neige et, du nid de corbeau, la banquise apparaît désespérément close. C'est à peine si de loin en loin on distingue une veine étroite. Le froid est vif, l'air est piquant, on se croirait déjà en hiver. Le canal ouvert au prix de tant d'efforts s'est peu à peu recouvert de jeune glace ; la crevasse aussi est gelée. Il ne semble plus que nous puissions éviter un second hivernage. Cependant, lorsqu'il fait très clair, l'azur du ciel est souvent plus foncé au Nord ; vers le soir surtout, une grande traînée sombre, qui va en s'accroissant chaque jour, s'estompe sur l'horizon du côté du large. Nous nous perdons en conjectures sur les causes de ce phénomène. Ne serait-ce pas tout simplement un lointain *watersky* ?

Beaucoup d'animaux nous entourent encore et chaque jour nous tuons des phoques et des pingouins ; parfois un pétrel vient se poser sur le gréement ; des bandes de trente à quarante ossifragas se reposent sur la banquise.

A bord, les travaux se poursuivent activement en prévision de l'évacuation du navire. Le traîneau destiné au halage de l'embarcation que nous avons choisie est achevé ; nous ajoutons quelques caisses

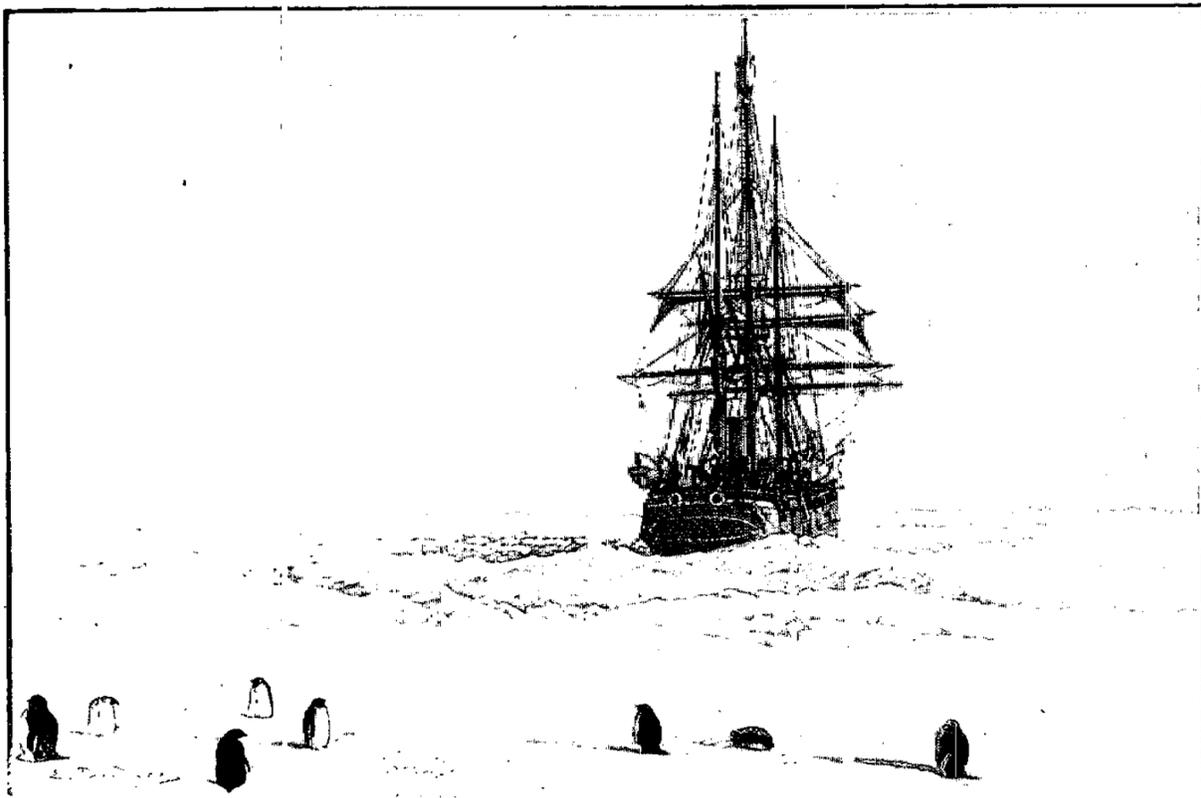
de vivres assortis à celles qui sont restées préparées dans l'entrepont pendant tout l'hiver; nous composons pour chaque homme un trousseau qui est enfermé dans un sac en toile portant le nom du propriétaire. Le voilier fabrique des gaines pour les registres et les cartes. On fait sécher des peaux de phoques qui sont ensuite découpées en lanières.

... Le 4 février, la *Belgica* commence à se balancer un peu; les chocs qu'elle reçoit par tribord sont réguliers, comme rythmés. Nous descendons sur la glace et nous reconnaissons bientôt qu'elle s'est morcelée davantage et qu'un léger, presque imperceptible mouvement de houle en anime les fragments. A chaque nouveau choc, la membrure du bâtiment gémit, grince, les baux ploient, laissant un vide entre eux et les bordages du pont. Pendant la nuit les pressions se font sentir plus fortes; les frictions de la glace contre nos murailles produisent un bruit sourd qui nous empêche de dormir. Le lendemain la houle cesse; malgré son morcellement plus grand, la banquise reste compacte; la couche de glace et de neige qui recouvre notre canal est maintenant assez épaisse pour qu'on puisse s'y aventurer.

Le 11 février, une grande détente se produit dans la banquise, si close la veille encore. La houle se manifeste de nouveau; des craquements se produisent dans notre floe. Du nid de corbeau on voit de longs chenaux orientés au Nord-Nord-Est. Vers sept heures et demie du soir, la houle s'accroît, devient très sensible; le canal se crevasse tout au long ainsi que la fissure de proue. Je fais activer les feux de façon à être sous pression au bout d'une couple d'heures en cas de besoin.

A trois heures du matin, le 12, la fente qui lézarde le canal s'élargit; nous pouvons croire un instant qu'il va être possible de faire machine arrière, mais bientôt, hélas! le pack se resserre. Nous faisons sauter, à la tonite, les derniers blocs qui adhèrent à l'arrière et que nous avons respectés, à cause de l'efficace protection qu'ils offraient contre les pressions. Mais le chenal continue à se refermer, la glace fragmentée à se coincer. Tandis que nous scions la jeune glace et l'enlevons par quartiers, le temps devient mauvais, il tombe de la neige pulvérulente.

Le 13 février nous scions dans le coude le plus proche de grandes plaques qui, poussées au dehors, ménageront en cet endroit un petit havre où le navire pourra éviter. Le lendemain, vers huit heures du soir, nous profitons d'une détente pour faire machine arrière jusqu'au delà du port d'évitage. Faisant alors sauter à la tonite les plaques que nous y avons découpées et dont le vent pousse les débris dans la partie que nous venons de quitter, nous entrons dans le petit port. Mais tandis qu'au moyen d'aussières fixées sur la glace par des ancres spéciales, nous tâchons de tourner le navire cap pour cap, le pack se resserre au moment même où la *Belgica* se présente aux pressions dans le sens de sa quille. Nous courons le danger d'avoir notre gouvernail mis en pièces, notre hélice endommagée. Par bonheur, nous nous en apercevons assez tôt pour les dégager. Nous restons dans l'expectative. Il est près de minuit. A deux heures du matin, le 15 février,



LE SECOND EMPRISONNEMENT DE LA « BELGICA ». — DESSIN DE BOUDIER.

une nouvelle détente se produit. Le canal s'ouvre largement. Nous évitons sans peine, cette fois, et par notre chenal nous gagnons à toute vapeur une clairière assez vaste située à un mille environ au Sud de notre station d'hivernage. Mais ce n'est pas encore le salut. Cette lagune où la *Belgica* vient d'entrer, la seule où notre canal pût la conduire, ne présente aucune issue vers d'autres clairières. Force nous est donc d'y prendre la panne, jusqu'à ce qu'une passe quelconque s'ouvre vers le Nord.

A neuf heures du matin, des mouvements s'étant produits dans le

pack, nous nous remettons en marche et, autant que nous le permet la capricieuse topographie de la banquise, nous faisons route au Nord. Du nid de corbeau, nous découvrons de nombreuses clairières; mais il n'est pas toujours facile de se rendre de l'une à l'autre; seules des passes étroites et tortueuses, coupées



LE CANAL SCIÉ DANS LA GLACE À LA FIN DE L'HIVERNAGE. — DESSIN DE J. LAVÉE.

d'angles brusques que nous heurtons violemment, les relie entre elles ; souvent même des pans considérables qu'il faut attaquer à pleine vapeur, en usant de l'étrave comme d'un coin, les séparent. Il est rare que cette manœuvre de force réussisse d'emblée ; il faut généralement répéter ces assauts plusieurs fois de suite et ce sont des chocs effroyables dont notre bonne *Belgica* frémit de la quille à la pomme des mâts. Et, si au lieu de se heurter à la glace plane de l'hiver on rencontre de la glace plus ancienne et plus hummockée, elle oppose à tout progrès un infranchissable obstacle. On attend alors, plusieurs heures durant, un léger mouvement qui nous ouvre un passage.

La persévérance de nos efforts nous conduit, le 16 février, à huit heures du soir, dans une petite lagune au-delà de laquelle la banquise se présente compacte. Nous relevons, à une quinzaine de milles dans le Sud-Sud-Est, un grand iceberg tabulaire qui fut un de nos voisins de détention ; nous sommes à douze milles environ au Nord de notre poste d'hivernage.

Vers dix heures, sous l'influence de la houle, la banquise tout entière se met à onduler. La mer libre ne peut plus être bien loin, pour que nous sentions de la sorte sa vivante respiration.

Nous ne sommes cependant pas encore au bout de ces alternatives de confiance et de désespoir. Peu après, le pack se clôt encore. La *Belgica* est de nouveau bloquée, mais dans des conditions tout autres qu'auparavant. Le danger n'a pas disparu, il s'est modifié. Jusqu'au 1<sup>er</sup> février, nous risquions de ne pouvoir nous dégager du floe dans lequel notre navire se trouvait enchâssé ; mais cet étai de glace nous protégeait contre les rudes pressions qui sévissaient autour de lui. Maintenant, nous sommes relativement plus libres ; 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, mais d'un instant à l'autre aussi, elles peuvent se rapprocher pour nous broyer. A tout prendre, malgré ses périls, je préfère cette situation à l'ancienne.

Elle ne se prolonge pas moins d'un mois. Trente jours durant, notre petit navire, légère et fragile construction de bois, demeure à la merci des masses de glace pesantes et brutales que balance la houle du large de plus en plus forte.

Vers le 20, nous apercevons du nid de corbeau une longue ligne noire bordant le pack en deçà de l'horizon du Nord. C'est la mer libre, la mer promise ! Cette fois, plus de doute, nous nous rapprochons de l'iskant que les flots entament.

Nous sommes à moins de dix milles du large. Comme nous nous sommes éloignés de douze milles environ de notre station d'hivernage, nous pouvons en conclure que celle-ci, qui se trouvait au début à quatre-vingts milles de la lisière, s'en est rapprochée de soixante milles pendant notre détention.

La dérive nous entraîne toujours à l'Ouest; soulevée par la houle, parfois très forte, la glace nous heurte, nous bouscule. Tout le jour, toute la nuit, nous éprouvons des chocs terribles. Mais, insensiblement, nous continuons à nous rapprocher de la lisière.

Au commencement de mars, avec une jumelle on peut voir la mer se briser contre les glaçons. Nous ne sommes donc plus qu'à trois ou quatre milles du large.

Cependant, le gouvernail souffre énormément du choc des glaces. A maintes reprises, nous devons descendre sur la banquise pour arrondir les angles trop saillants qui éraillent le soufflage et menacent de déchirer la carène. A l'arrière adhère une grande plaque très dure; nous y pratiquons une échancrure dans laquelle le gouvernail est abrité. Nous sommes obligés d'employer la tonite pour faire sauter quelques grands pans tout proches dont la grande masse rend le voisinage dangereux.

Les icebergs qui nous entourent semblent se déplacer vers l'Est; en réalité, c'est nous qui continuons à dériver plus vite qu'eux vers l'Ouest. Sur les plaques voisines, les manchots pullulent; c'est la saison où les pauvres petits oiseaux se réunissent pour muer; ils arrivent un à un et se groupent à l'abri du vent derrière les hummocks. Désintéressés de ce qui les entoure, ils se renferment dans la mélancolie qui s'empare d'eux à la chute de leurs plumes, et ne détournent même plus la tête pour nous observer.

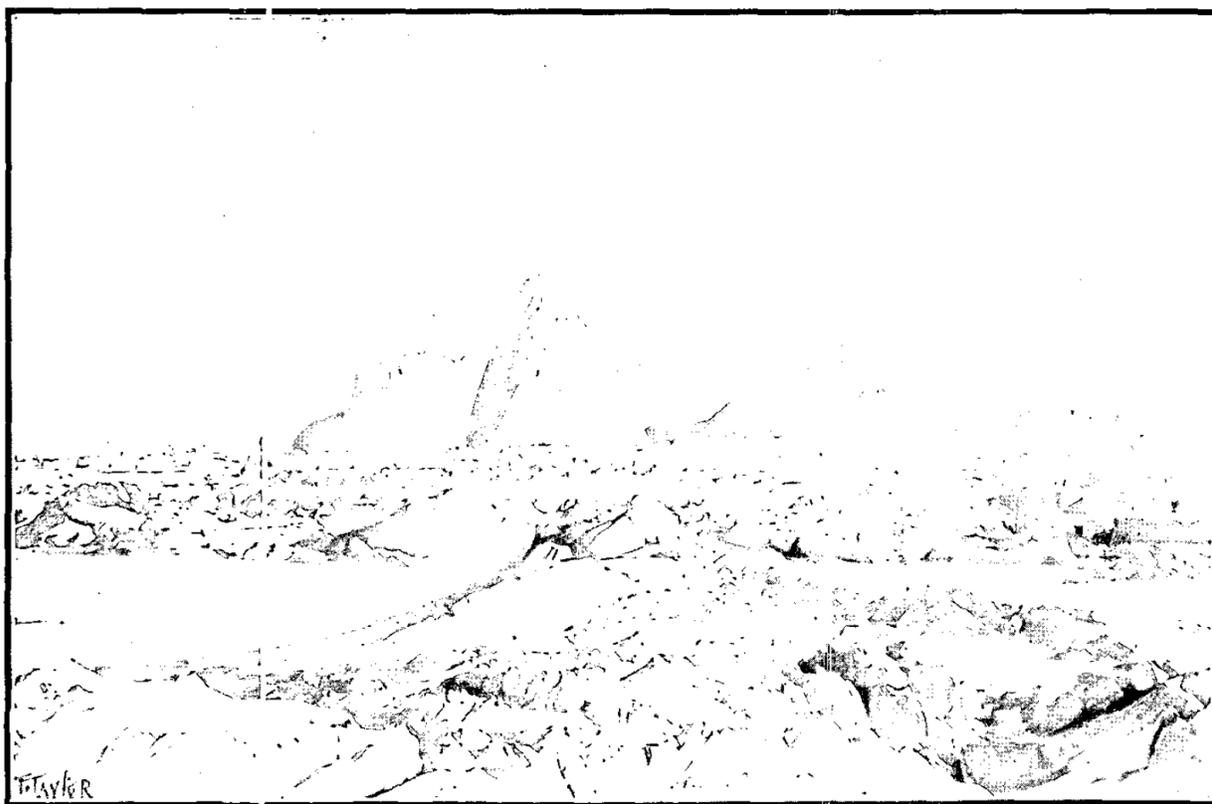
Le 14 mars seulement, notre situation périlleuse, pleine d'alternatives d'angoisse et d'espoir, prend fin.

Le 13, nous avions observé de grands changements dans la position respective des icebergs qui nous environnaient. Deux des plus importants s'étaient dirigés vers nous d'une façon inquiétante, en même temps qu'ils se rapprochaient l'un de l'autre. La situation était extrêmement critique, nous risquions d'être broyés entre eux. Mais nous étions sous pression, prêts à saisir la première occasion favorable.

Vers deux heures du matin, une détente se produit. Je commande de pousser les feux et, à quatre heures du matin, je vois du nid de corbeau la lisière de la banquise formant baie. Mais le navire n'est pas encore libre dans ses évolutions, et nous dérivons constamment vers un grand iceberg tabulaire contre lequel, portés par le courant, nous courons grand risque de nous affaler. Heureusement, dans la glace en mouvement, de nouveaux jours s'ouvrent; nous nous y fauflons et prenons la fuite. A midi nous gagnons le large.

C'est avec un sentiment de joie, de délivrance, de soulagement, dont l'intensité ne peut s'exprimer par des mots, qu'après treize mois nous nous retrouvons en eau libre.

Nous sortons du pack à 335 milles au Nord 85° Ouest de la position observée le 2 mars de l'année précédente. Depuis le 31 janvier, nous avons couvert plus de 260 milles vers l'Ouest. Quant au parcours total de la

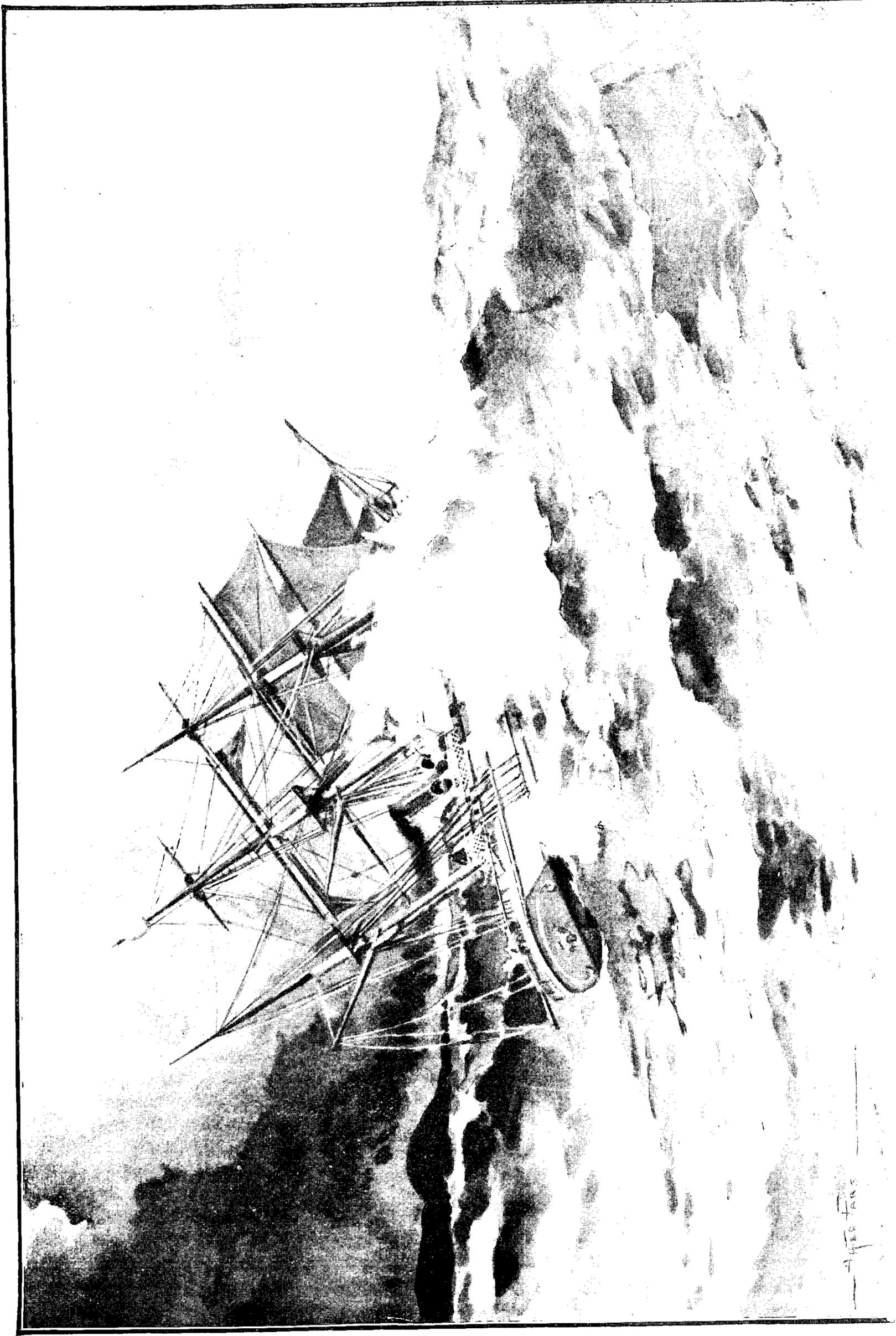


DE NOMBREUX ICEBERGS (MARS 1899). — DESSIN DE TAYLOR.

dérive il est de 1700 milles environ. Si, au lieu de dériver en tous sens, nous avions été constamment à l'Ouest, nous eussions parcouru, à cette latitude, près de 90 degrés et nous serions arrivés à 300 milles à peine du cap Adare (Terre de Victoria).

L'ensemble de tous les sondages que nous avons opérés au cours de la dérive corrobore l'hypothèse d'après laquelle la Terre Alexandre serait reliée à la terre vue par Ross le 23 février 1842, à l'extrémité Est de la grande muraille glacière, par une ligne de côtes dont la direction

générale serait Ouest-Sud-Ouest. En effet, si l'on groupe des sondages effectués sensiblement sur le même méridien, on constate que le brassiage décroît à mesure qu'il est déterminé plus au Sud. Et si l'on examine ceux qui se succèdent le long d'un même parallèle, on s'aperçoit que les profondeurs, sauf de légères



LA « BELGICA » EN PÉRIL DANS LE CANAL COCKBURN (PAGE 405). — DESSIN D'A. PARIS.

ondulations du plateau continental, croissent de l'Est vers l'Ouest, passant par exemple de 1740 mètres par 93°43' de longitude, à 485 mètres par 82°52'.

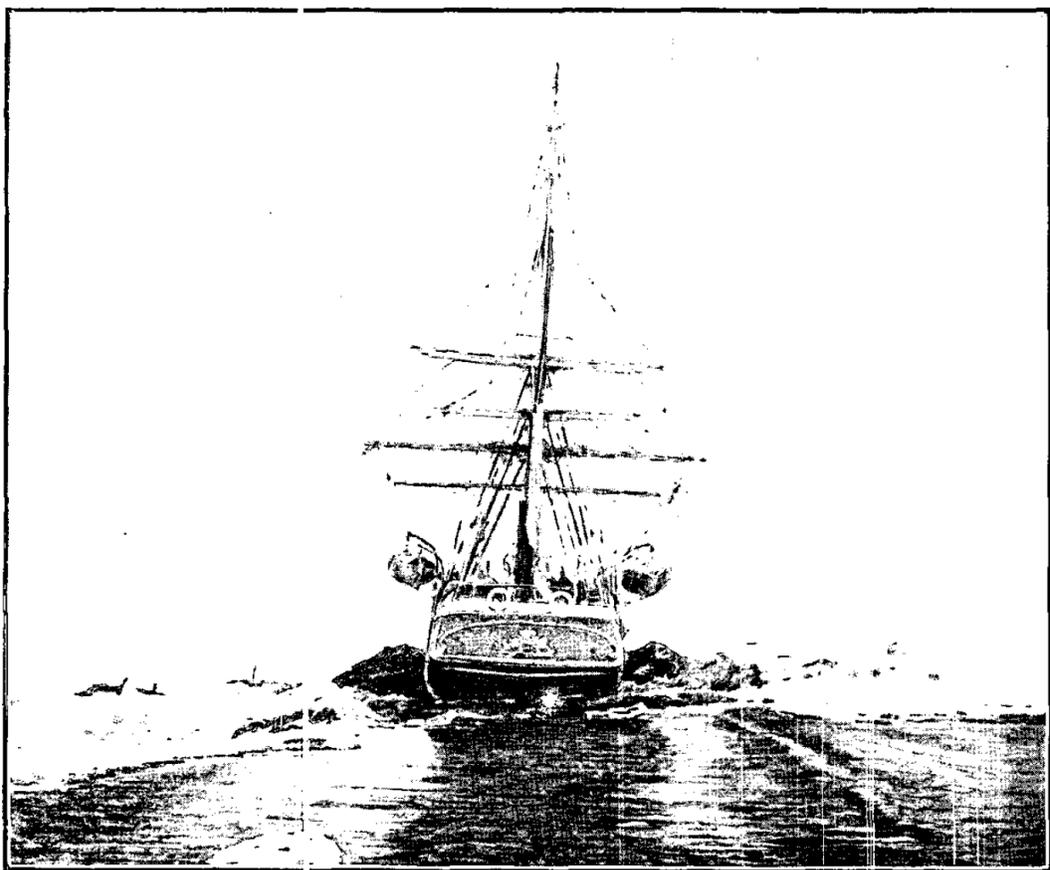
En février et jusqu'au 13 mars, les vents soufflèrent presque exclusivement de la partie Est ; aussi notre dérive vers l'Ouest a-t-elle été très rapide. Celle du 12 au 13 mars est surtout remarquable. Le 12, à midi, nous étions par 70°56' S. et 99°55' W. ; le lendemain, à quatre heures du soir, nous nous trouvions par 70°50' S. et 102°15' W ; en vingt-huit heures nous avons donc parcouru 53 milles au N. 83° W. Comme, durant ce temps, la direction moyenne du vent a été le Sud-Sud-Est avec une vitesse moyenne de trois à quatre milles à l'heure, il semble qu'on doive attribuer à quelque courant cette dérive extraordinaire.

... C'est au commencement de mars que je rassemblai un jour mes compagnons, pour baptiser, de commun accord avec eux, les points remarquables de la région nouvelle que nous avons explorée l'année précédente. Nous avons attendu jusqu'alors parce que nous espérions pouvoir poursuivre nos investigations dans ces parages, qui peut-être nous réservaient de nouvelles découvertes, et parce que nous craignons de ne pas suivre dès lors, dans cette délicate distribution des noms, l'ordre que nous imposaient certaines convenances. Nous nous étions donc bornés jusque-là à désigner nos repères sous des appellations provisoires, tirées d'une particularité topographique ou d'un incident, tels la baie des Glaciers, la baie d'Azur, l'îlot Famine, l'Église, le Dôme, l'île du Campement, etc.

Puisque la saison était trop avancée pour songer à revoir ces terres et à en compléter le lever, le moment était venu de leur donner des noms définitifs. Ces noms, j'ai dû déjà les employer au cours de mon récit, pour simplifier la relation de notre exploration ; et des notes ont appris au lecteur dans quel esprit ils furent attribués. Nous avons essayé de n'oublier aucun des amis et des protecteurs de l'Expédition ; mais nous avons tenu avant tout à consacrer la mémoire de nos deux infortunés camarades : la grande terre qui borne à l'Est le détroit que nous avons nommé Déroit de la *Belgica*<sup>1</sup> s'appellera désormais Terre de Danco, et la plus importante des îles qui parsèment ce détroit, île Wiencke.

...Le 14 mars, vers midi, nous voguons en mer absolument libre ; nous mettons aussitôt le cap au Nord. Devant nous, plus un seul fragment de glace ; au Sud, la blanche lisière du pack s'éloigne de plus en plus et bientôt, à part l'iceblink qui persiste au ciel, plus rien ne nous rappelle la perfide banquise qui nous tint si longtemps prisonniers.

Le temps se couvre, il bruine, nous ne pouvons déterminer notre position. Nous sondons cependant et trouvons 2 800 mètres ; notre latitude doit être à peu près 70°40' S. ; les bords du plateau continental s'infléchissent donc de plus en plus vers le Sud.



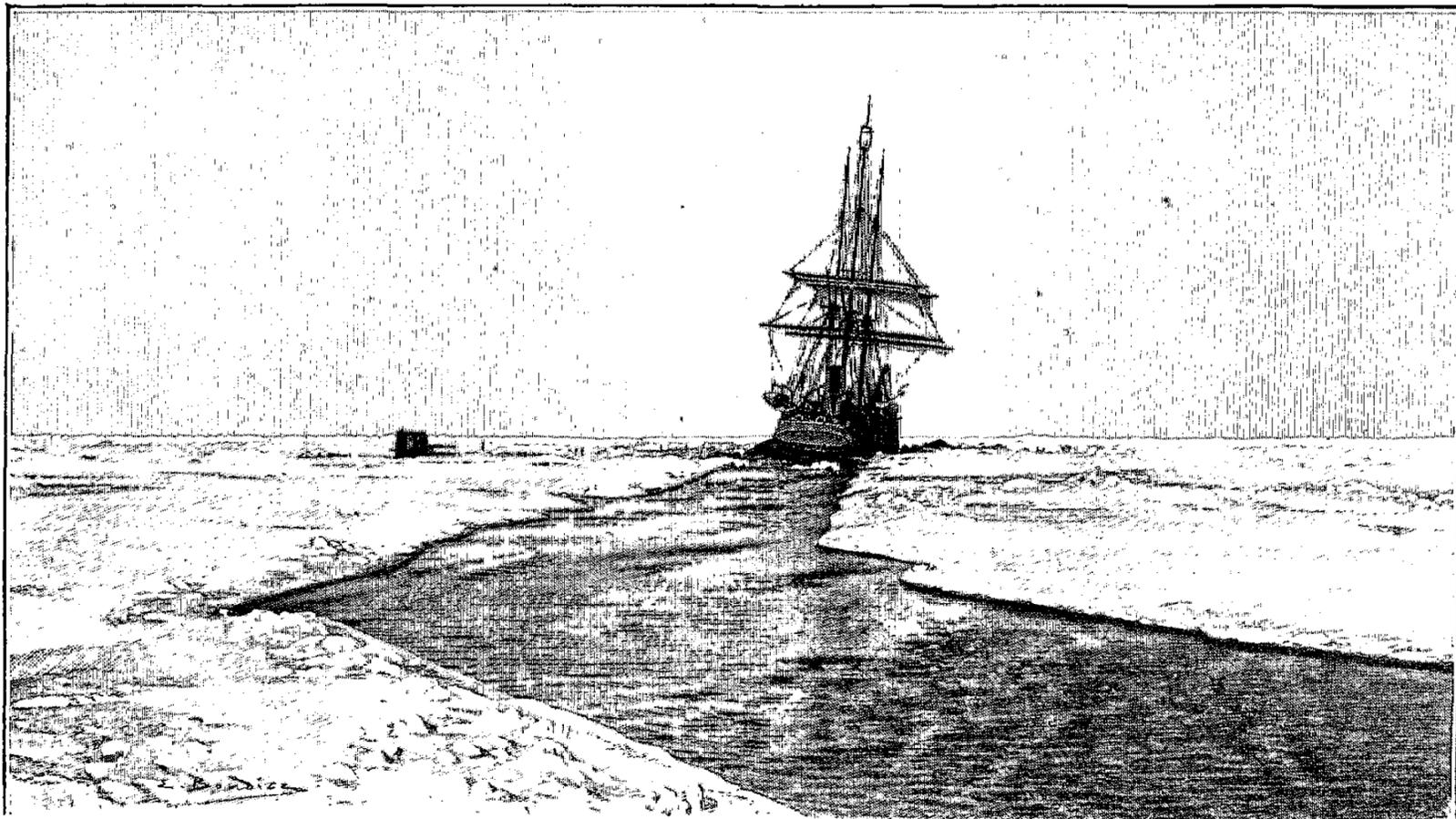
AU MOMENT DE FAIRE MACHINE ARRIÈRE, LE 14 FÉVRIER 1899 (PAGE 400). — DESSIN D'OLEVAY.

Le 16, à deux heures et demie, nous sommes par 68°42' S. et 100°56' W. Les jours suivants, favorisés par une bonne brise du Sud-Est, nous faisons bonne route, toutes voiles dehors, machine stoppée ; mais le temps reste bouché. Fait remarquable, nous ne rencontrons aucun iceberg. Le 23, nous sommes par 56°28' S. et 84°46' W. Nous trouvons un brassiage de 4 800 mètres, le plus considérable que nous ayons enregistré.

Un peu avant de quitter la banquise, Lecointe avait pu déterminer, par observation de l'éclipse du premier satellite de Jupiter, l'état absolu des chronomètres. La longitude que nous venons d'obtenir est donc aussi exacte que possible. Nous sommes à l'Ouest de la Fuégie, et deux routes s'offrent à nous pour atteindre Punta-Arenas : celle du

détroit de Magellan par le cap Pillar, et celle du canal Cockburn. Je préfère ne pas adopter la première, qui nous expose, soit à rencontrer un vapeur se rendant au Chili, soit à être dépassés par un autre bâtiment

1. Au retour, par une délicate attention, mes compagnons ont proposé à la commission scientifique, instituée par arrêté royal pour étudier les matériaux rapportés par l'Expédition, de substituer au nom de la *Belgica* celui de son commandant.



LE CANAL ACHÉVÉ. — DESSIN DE BOUDIER.

gagnant l'Europe et qui pourrait annoncer, avant nous, par la voie télégraphique, notre rentrée dans le « monde des vivants ». Or, j'appréhenderais fort pour les parents du pauvre Wiencke (Danco n'a pas laissé de proches parents), la fausse joie que leur causerait la nouvelle de notre salut, parvenue au pays sans le fatal complément que la triste fin de leur fils y apportera. Je me décide donc pour le canal Cockburn, qui n'est pas fréquenté.

Petit à petit les oiseaux antarctiques nous ont quittés ; nous ne sommes plus suivis que par les albatros, les pétrels bleus et les pigeons du Cap. La température s'est élevée et nous notons  $+ 4^{\circ}7$  le 24 mars à midi. Il y a bien longtemps que nous n'avons plus joui d'une pareille chaleur !

Pendant trois jours, nous sommes sans observation, le temps restant brouillé. L'estime nous met, le 26 mars au matin, près de l'île Noir. A trois heures de l'après-midi, en effet, nous apercevons dans le Nord-Nord-Est une silhouette de terre, et quelques minutes après, nous reconnaissons les Tower-Rocks. L'obscurité n'a pas tardé à se faire (nous avons déjà dépassé l'équinoxe d'automne), et il est trop tard pour songer à embouquer dans le canal Cockburn dont les approches sont parsemées d'écueils.

Nous passons tous la nuit sous le vent de l'île Noir, dans la rade qui s'étend à l'Est de cette terre. Le vent est très dur. Les rafales, dont la violence va croissant, couchent sans cesse le navire sous leur puissant effort. A quatre heures, elles halent le Sud-Ouest : la rade n'est plus abritée et la houle y pénètre. Nous chassons sur notre ancre... Branle-bas général. Nous filons de la chaîne et poussons les feux. Les rafales soulèvent les nuées d'embruns et se confondent bientôt en une impétueuse bourrasque. Dans la lueur blafarde de l'aube naissante, le spectacle est d'une effroyable grandeur.

Mais notre ancre continue à labourer le fond, et dans l'embrun que balaie la tempête ont surgi soudain, à deux encâblures à peine, des rochers qu'entourent des brisants et sur lesquels les vagues déferlent fiévreusement. Nous sommes drossés vers ces écueils.

Comme le 2 janvier de l'année précédente, la *Belgica* est en perdition... en perdition, si près du port et après tant de dangers courus ! J'avais bien cru, l'an dernier, ne pas sortir des canaux de la Terre de Feu. Cette fois, je puis croire pendant quelques heures que je n'y entrerai pas.

Vainement, en s'y mettant tous, savants et matelots, on s'est efforcé de virer l'ancre pour appareiller. Il faut la sacrifier maintenant, sans hésitation, et filer la chaîne par le bout pour sauver le navire.

La trinquette est établie ; vent arrière et à toute vapeur nous fuyons. S'élevant à la lame, haletante sous les pulsations de la machine, débarrassée du croc qu'elle traînait sur le fond, la *Belgica* est revenue à la vie ; elle n'est plus la chose inerte que les roches allaient impitoyablement briser... Grâce à l'emploi du « filage de l'huile » nous n'embarquons pas un seul coup de mer. Ce fut néanmoins une rude, une impressionnante navigation que nous fîmes ce matin-là et je ne pense pas que le souvenir s'en efface jamais de ma mémoire... Malgré les nuées qui obscurcissent l'air, le jour peu à peu se fait. Par le travers, l'île Kempe



Il aura suffi au lecteur de jeter un regard sur la carte dressée par nous, pour se rendre compte des résultats géographiques de la première période de notre voyage.

Si, pendant notre détention dans la banquise, nous n'avons aperçu aucune terre, les résultats de notre dérive n'en sont pas moins intéressants; les nombreux sondages que nous avons opérés établissent que nous étions dans le voisinage du continent antarctique dont l'existence était soupçonnée par les savants; mais ces sondages, aussi bien que les positions que nous avons successivement occupées, nous font, comme je l'ai dit déjà, rejeter sensiblement au Sud les limites que les spécialistes avaient cru pouvoir assigner à ce continent.

Nous avons constaté que ce n'était qu'une « apparence », une fausse apparence de terre, qu'avait vue vers le 100° méridien ouest, Walker, de l'expédition Wilkes, puisque la dérive nous a portés en ce point.

Dans le détroit qui sépare la Terre de Danco de l'archipel auquel nous croyons devoir donner, comme les Allemands, le nom de Direk-Gherritz, nous avons débarqué aussi souvent que possible. Nous avons pu recueillir ainsi d'importantes collections géologiques et zoologiques, qui ont été complétées plus tard par les sondages et les dragages effectués au cours de l'hivernage.

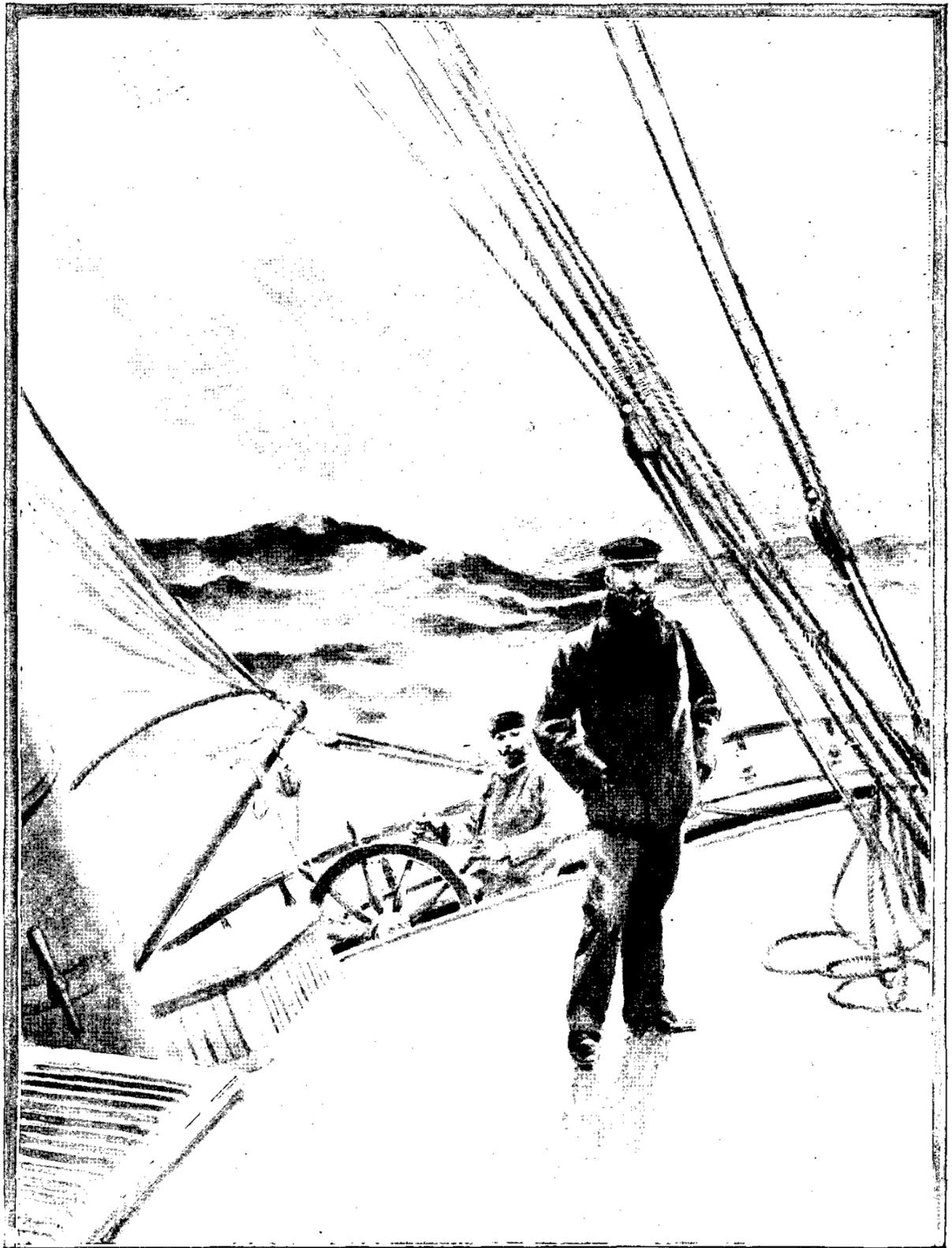
Pendant toute la durée de notre emprisonnement dans le pack, des observations météorologiques ont été faites d'heure en heure. Nous apportons la première série d'observations embrassant le cycle complet d'une année entière. Si leurs résultats viennent étayer certaines hypothèses émises sur les conditions climatiques des régions antarctiques, elles en infirmeront sans doute beaucoup d'autres.

Enfin, des mesures absolues des éléments magnétiques, obtenues dans soixante stations, apporteront une contribution utile à la connaissance du magnétisme terrestre.

Le fait brut d'un hivernage a aussi son importance. Il établit la possibilité d'hiverner avec un navire solide dans les glaces antarctiques; de plus il a eu lieu là même où les Anglais se proposaient d'établir une station à terre pour la pénétration du continent polaire austral: ils pourront donc modifier ce plan.

D'autres, avant nous, avaient tenté déjà de soulever un coin du voile qui recouvre la mystérieuse Antartido. A peine sommes-nous rentrés que d'autres encore vont partir.

Le temps n'est plus à ce qu'on pourrait appeler les « expéditions records », incontestablement fort héroïques, mais bien peu productives pour la science. Ce qu'il faut maintenant, c'est une série d'expéditions



LA SORTIE DES GLACES (PAGE 402). — DESSIN D'A. PARIS.

attaquant sur différents points les glaces australes, s'entendant entre elles pour coordonner leurs travaux et formant autour du sphinx antarctique un immense cercle d'investissement avançant et se resserrant lentement, jusqu'au jour où le dernier mot de l'énigme lui aura été arraché, c'est-à-dire où le Pôle même aura été atteint. Chacune de ces expéditions aurait à explorer une zone relativement restreinte, mais elle devrait y faire des observations complètes, y aborder et y résoudre tous les problèmes. Les expéditions postérieures auraient à imiter, plus au Sud, l'exemple de leurs aînées, en profitant de l'expérience acquise.

Je crois pouvoir dire, sans fausse modestie, que, dans cet ordre d'idées, en ce qui nous concerne, tout ce qui pouvait être humainement tenté, nous l'avons fait. J'espère aussi et je crois que les résultats obtenus justifient les sacrifices accomplis.

Nous ne séjournons guère à Punta-Arenas. Comme nous n'avons plus beaucoup de charbon et pas les moyens d'en acheter, la traversée de retour se fera à la voile et sera longue. Je ne veux pas faire perdre à mes collaborateurs scientifiques, un temps précieux : Racovitza, Arctowski et Dobrowolski rentreront directement en Europe, où ils pourront utilement travailler, dès leur retour, au classement des collections considérables que nous avons recueillies et à la coordination de certaines observations. Lecointe fera à ma place une excursion le long du Rio Santa-Cruz, car ma qualité de capitaine me défend de désertir le bord. Le docteur Cook, enfin, complètera dans la Terre de Feu ses études sur les Indiens.

Après quelques jours de repos, je me remets en route avec la *Belgica*, dont les avaries seront réparées à La Plata, pour qu'elle puisse affronter la traversée de l'Atlantique.

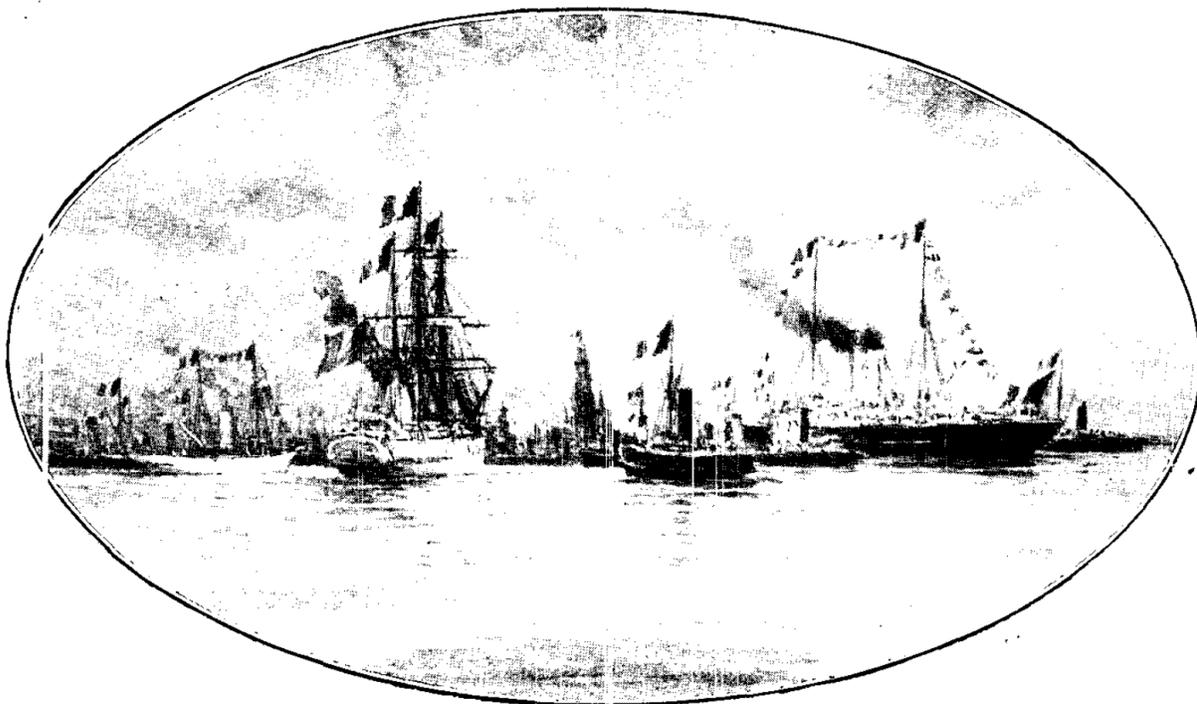
Je sortirais du cadre de ce récit en relatant par le détail les manifestations si flatteuses à la fois pour notre drapeau et pour nous-mêmes, qui nous accueillirent partout sur notre passage. Le 14 août 1899, la *Belgica* levait l'ancre au milieu de hurrahs frénétiques et quittait Buenos-Aires, faisant route pour la Belgique. La traversée fut longue et difficile ; les vents contraires m'entraînèrent non loin du banc de Terre-Neuve, et ce n'est que le 30 octobre enfin que j'abordai à Boulogne-sur-Mer.

Huit jours après, l'élite de la Belgique venait à notre rencontre sur l'Escaut, et Anvers nous faisait une réception grandiose dont le souvenir ne s'effacera jamais de notre mémoire. Quelques jours plus tard c'est à Bruxelles que nous étions reçus triomphalement.

Avant de clore ces pages il me reste un devoir à accomplir. Je tiens à exprimer la gratitude profonde que m'inspirent l'abnégation, le zèle et le dévouement absolu et sans bornes avec lesquels mes compagnons ont secondé mes efforts. C'est grâce à leur rare désintéressement que l'Expédition Antarctique Belge a pu se faire dans des conditions si modestes, si précaires, dirai-je même. C'est grâce à leur concours éclairé qu'elle a obtenu les résultats scientifiques qui seront bientôt mis en valeur dans une publication spéciale.

Et ma reconnaissance émue va aussi tout entière à Danco et à Wiencke, à ces braves que je n'ai pas eu le bonheur de ramener, — comme elle se reporte également sur mes officiers, mes mécaniciens et mes matelots, dont jamais le dévouement n'a failli.

ADRIEN DE GERLACHE.



LE RETOUR A ANVERS.