

Comment j'ai découvert le Pôle Nord

Dédié à M. Jules Verne



John Munro C.E.

Gloubik Éditions
2023

© Gloubik éditions pour l'illustration de page de titre
et la traduction.



« *C'est possible, et l'Angleterre doit le faire !* »

Tel était le titre d'un tableau d'un artiste bien connu qui attira beaucoup d'attention à l'époque de notre dernière expédition vers le Pôle Nord, sous les ordres du capitaine (maintenant Sir George) Nares. La toile représentait un vieux « marin » regardant une carte des régions arctiques et livrant son esprit dans ces mots emphatiques, qui venaient du cœur même d'un peuple qui avait fait plus que tout autre pour explorer les grandes calottes glaciaires du monde. Il est vrai que certains considéraient, ou affectaient de considérer, la conquête du Pôle comme un objectif puéril et fantasque, en comparaison des explorations scientifiques des côtes voisines.

« Le Pôle n'est qu'une abstraction, disaient-ils, et qu'importe que le capitaine Nares ne l'atteigne pas, pourvu qu'il soit capable d'étendre la géographie du bassin polaire ? »

Peut-être étaient-ils sincères, mais l'argument ressemblait plutôt à une tentative d'écarter une défaite possible. Quoi qu'il en soit, le grand public, moins philosophe, s'intéressa plus à l'aventure qu'à la science. Il espéra que nos marins allaient accomplir cet exploit et planter le drapeau britannique sur la couronne de la planète. Et pourquoi pas ?

Pourquoi n'y aurait-il pas une généreuse rivalité entre les nations, comme entre les individus, les faisant concourir pour la renommée ? Le monde est-il si vieux qu'il importe peu de savoir qui fait ceci ou cela ? Il est certain que la tentative d'atteindre le Pôle est louable, ne serait-ce que parce qu'elle encourage la virilité et l'esprit d'entreprise de la jeunesse !

Nares explora les chenaux supérieurs du détroit de Smith et rapporta une somme d'observations scientifiques, mais il ne réussit pas à atteindre le Pôle, bien que son lieutenant, Markham, eut fait une course audacieuse à travers la glace et eut porté l'Union Jack plus au nord qu'aucun homme ne l'avait fait auparavant. Une expédition polaire est un jeu coûteux, et même un État riche ne peut se permettre ce luxe souvent.

C'est pourquoi, depuis lors, la Grande-Bretagne s'est contentée de regarder les autres nations tenter leur chance, dans l'attitude de celui qui dit : « Si vous le pouvez, battez-le ». Cela a été fait. Parmi les nombreuses tentatives d'atteindre le Pôle par les trois voies du bassin arctique, celle du lieutenant Greeley, par le détroit de Smith, a planté la bannière étoilée à une latitude supérieure à celle de « Markham's Farthest ».

La difficulté d'atteindre le Pôle en pleine tempête a conduit à des plans pour l'approcher par-dessous : c'est-à-dire, en créant des stations tous les 100 ou 200 milles. Le lieutenant Peary a montré combien il est facile d'hiverner dans

l'Arctique aujourd'hui, et le projet est certainement réalisable, à condition qu'il y ait de la terre ou de la glace fixe sur la route ; mais évidemment, ce serait un travail de longue haleine.

Le Dr Nansen a conçu l'idée audacieuse de lancer son navire dans la glace au nord de la Sibérie, et de dériver avec le courant à travers la mer Arctique, aussi près du Pôle que possible. J'étais présent lorsqu'il a exposé ses plans lors d'une brillante réunion de la *Royal Geographical Society* l'hiver dernier, et je n'ai pu qu'admirer sa foi colombienne en sa propre théorie et sa parfaite confiance dans le résultat, bien que les hommes expérimentés de l'Arctique, tout en lui souhaitant « bonne chance », n'aient pas caché leurs craintes que ce ne soit un fol espoir.

Il avait l'intention de partir l'été suivant à bord de son petit navire, le *Fram*, et de pénétrer dans la glace quelque part entre le cap Tche-liousskine et les îles de la Nouvelle-Sibérie. Là, lui et ses douze compagnons passeraient l'hiver arctique de la manière habituelle, avec l'ajout d'une lumière électrique en tête de mât, qui serait alimentée par un moulin à vent, et l'exercice quotidien des hommes dans une sorte de machine. Peu de progrès seraient réalisés pendant l'hiver, mais au printemps et à l'été suivants, le drainage des rivières sibériennes, en particulier la Lena, et la pression des vents du sud sur la banquise, feraient avancer le navire vers le Pôle.

En cas d'écrasement, il pourrait sauver ses bateaux et prendre ses quartiers sur la glace. Si les provisions venaient à manquer, il pourrait

faire vivre son groupe grâce aux minuscules crustacés qui prospèrent dans la mer Arctique. La durée de son voyage dépendait de la vitesse de la dérive, et on pourrait entendre parler de lui dans la mer de Norvège, entre le Spitzberg et le Groenland, entre l'été suivant et un délai de cinq ans. En conclusion, il a demandé à son auditoire de lui accorder, ainsi qu'à ses camarades en exil, une pensée bienveillante ; et il est certain que nombreux sont ceux qui se représenteront souvent ce navire solitaire et son étrange étoile électrique de la civilisation brillant sur le toit gelé du monde pendant la longue nuit arctique.

« *Cela peut être fait, et l'Angleterre doit le faire !* » Ces mots résonnaient sans cesse à mes oreilles ce soir-là ; et en vérité, il semblait que si l'Angleterre devait le faire, elle n'avait pas de temps à perdre. Mais comment le pourrait-elle ? En rentrant chez moi, je me suis assis pour examiner une des cartes de Nansen, que j'avais rapportée de la réunion, devant moi, et j'ai réfléchi à la question. Une course vers le Pôle en traîneaux à chiens pourrait être plus fructueuse maintenant qu'un câble pourrait être posé sur la banquise pour que les pionniers restent toujours en communication avec le navire ou d'autres quartiers généraux, et pour les alimenter en électricité (des courants alternatifs, au moins) pour le chauffage, la lumière et même la force motrice.

Il y avait peu ou pas de chance, cependant, que le gouvernement envoie une autre expédition dans ce que beaucoup considéreraient comme une chasse au dahu. Un vaisseau sous-

marin à la Jules Verne pourrait, en effet, être construit et, en supposant que la surface du Pôle soit gelée, il serait possible de faire sauter la glace avec de la dynamite et de permettre au vaisseau de faire surface.

De même, un dirigeable avec une cabine fermée et chauffée, ou une machine volante, étaient des moyens possibles de se déplacer dans les airs. Ces moyens de transport, cependant, étaient encore rudimentaires et appartenaient à l'avenir. Je me suis alors demandé pourquoi nous devions aller là-bas, puisque nous pouvons envoyer un explorateur automatique sous la forme d'un petit ballon, équipé d'une caméra photographique automatique pour prendre une vue du Pôle et d'instruments automatiques pour faire des observations scientifiques.

Au cours de l'été prochain, si la glace est ouverte, un navire pourra s'approcher à cinq ou six cents milles du Pôle et, lorsque le vent sera favorable, faire voler un certain nombre de ces ballons en différents points du bassin arctique. À moyenne altitude, le vent dominant est du nord, c'est-à-dire du Pôle, mais à haute altitude, et aussi à la surface, les courants sont en général orientés vers le Pôle. Je fondais mes espoirs sur ces vents du sud, et si je ne parvenais pas à découvrir le Pôle lui-même, je pourrais m'en approcher de très près, ou du moins ajouter quelque chose à notre connaissance de la mer polaire.

Plus je considérais cette idée, moins elle paraissait chimérique, et je commençai à faire des expériences dans le but de la mettre en pratique.



"A SUBMARINE VESSEL *À LA* JULES VERNE MIGHT BE
CONSTRUCTED" (p. 484).

Je n'ai pas besoin de décrire ces tentatives

Comme le poids à transporter était comparativement léger, la taille était petite, mais variait selon les circonstances. Un chariot, ou plutôt un cadre, de bambou et d'acier, était suspendu au filet de manière à pendre comme un fil à plomb en dessous, et à maintenir la verticale aussi bien que possible. Sur ce chariot, j'ai fixé un ensemble d'appareils photo autonomes, pour prendre des photos de la mer et de la terre en dessous et du ciel au-dessus. Il s'agissait d'appareils à magasin, munis chacun d'un stock de plaques et d'objectifs à longue distance de différentes longueurs focales, pour tenir compte des différentes hauteurs du ballon, et qui étaient actionnés à intervalles réguliers au moyen d'horloges qui gardaient l'heure.

Ceux destinés aux vues du ciel étaient placés aux extrémités de la nacelle, de manière à être à l'écart de l'enveloppe. En admettant, toutefois, que des photographies puissent être prises de cette manière toutes les dix ou quinze minutes, disons, le long de la trajectoire du ballon, on peut se demander : comment allez-vous déterminer leur position réelle ou dire quand vous aurez atteint le Pôle ? C'était sans doute là le nœud du problème. Pendant l'obscurité de l'hiver polaire, il peut être assez facile de localiser le ballon à l'endroit où une photographie particulière de la mer a été prise au moyen d'une photographie correspondante du ciel nocturne et de l'heure, mais pas à la lumière du jour de l'été polaire.

La vitesse probable du ballon, telle qu'elle

est observée par le vent, et sa trajectoire, telle qu'elle est indiquée par le compas magnétique, pourraient donner un « résultat approximatif », comme celui obtenu à partir du loch et du compas d'un navire, qui serait utile comme vérification, mais pas du tout fiable en soi. Je me suis donc rabattu sur le gyroscope, tel qu'il est employé dans la marine française, et je l'ai adapté pour qu'il serve de témoin polaire. Cette toupie philosophique, comme la toupie ordinaire ou la « peerie » des écoliers écossais, a la propriété de maintenir son axe de rotation dans une position fixe dans l'espace, où qu'elle soit transportée.

Par conséquent, si je faisais tourner le gyroscope avec son axe de rotation parallèle à l'axe de rotation de la terre - c'est-à-dire parallèle à la ligne joignant les Pôles Nord et Sud - il s'ensuivrait que lorsque le gyroscope atteindrait le Pôle, son axe de rotation serait dans la même ligne que l'axe de la Terre. En d'autres termes, au Pôle Nord, l'axe du gyroscope serait aligné avec la verticale, c'est-à-dire avec un fil à plomb suspendu librement vers le bas. Il ne me restait plus qu'à monter un gyroscope et un fil à plomb appropriés sur la nacelle du ballon, à l'aide de cardans, de telle sorte que lorsque l'axe de rotation du gyroscope devenait d'aplomb, un ou plusieurs appareils photographiques entraient en action et prenaient des photos de la mer et du ciel.

J'ai imaginé plus d'une façon de procéder, aussi bien mécanique qu'électrique, que je ne détaillerai pas ici ; mais celle qui me plaisait le plus était simplement un contact électrique établi

entre l'axe du gyroscope lorsqu'il était vertical et une forme spéciale de fil à plomb que j'avais adoptée. Le courant électrique d'une pile sèche, qui ne gèlerait pas avec le froid intense, était ainsi nécessaire pour faire fonctionner une ou plusieurs caméras autonomes, et photographier à la fois la mer et le ciel. J'ajoute que le gyroscope lui-même était maintenu en rotation par le courant électrique.

J'ai également installé sur la nacelle un certain nombre d'instruments scientifiques pour déterminer les conditions de l'atmosphère, notamment un thermomètre à alcool à maximum et minimum, un baromètre anéroïde, un hygromètre, un compteur de poussière, un magnétomètre et un compas magnétique. À l'exception de l'anéroïde, qui s'enregistrait lui-même, les indications des instruments étaient photographiées à intervalles réguliers par des appareils photo fonctionnant comme des horloges.

Afin de tracer et de récupérer le ballon, j'ai joint un distributeur automatique de cartes ou de circulaires, portant des instructions en différentes langues, telles que l'anglais, le français, le russe et le norvégien. Éjectées à intervalles réguliers du réceptacle, ces notices volaient jusqu'à la terre, et le découvreur, en lisant l'inscription, était prié d'indiquer dans l'espace prévu à cet effet quand et où il l'avait ramassé ; et s'il avait vu le ballon passer au-dessus de sa tête, à quelle hauteur il se trouvait, ainsi que la direction et la vitesse de son déplacement. S'il avait trouvé le ballon lui-même, il était prié de donner des dé-

tails sur ce fait et de le conserver soigneusement, sous la promesse d'une récompense, jusqu'à ce qu'il soit réclamé par son propriétaire. Dans tous les cas, il devait envoyer la carte, dûment remplie, à mon adresse ou à certaines autorités de son pays, qui y étaient précisées.

Tout en préparant les ballons, j'ai également pris des dispositions pour les emmener dans les régions arctiques et les lancer dans leur mission aérienne. Mon objectif était de me rendre au nord du Spitzberg, où la glace est parfois maintenue ouverte par les eaux du Gulf Stream, et d'essayer de me rapprocher le plus possible du Pôle avant de les laisser partir. Mais pour ne pas me limiter à une seule localité et, en quelque sorte, mettre tous mes œufs dans le même panier, je me proposais de poursuivre le voyage jusqu'à la Nouvelle-Zemble et, si la saison le permettait, de faire le passage nord-est jusqu'au détroit de Behring. De cette façon, je décrirais un demi-cercle autour du Pôle, et j'enverrais des ballons de différents points de ce cercle selon le vent, tentant ainsi une exploration de toute la mer polaire. À cette fin, j'ai affrété un petit baleinier à vapeur, le *Lodestar*, attaché au port de Dundee ; et je dois ici exprimer ma gratitude aux capitaines baleiniers de cette ville et de Peterhead pour les conseils et l'assistance qu'ils étaient toujours prêts à me donner. Le capitaine Macrae, commandant du *Lodestar*, était un navigateur arctique expérimenté, qui non seulement avait été engagé pendant de nombreuses années dans les flottes de baleiniers et de chasseurs de phoques, mais avait fait du commerce jusqu'à l'embou-



“ ‘ LET GO ! ’ ” (p. 487).

chure de la *Lena*. Le second capitaine avait accompagné M. Lamont dans ses voyages sportifs au Spitzberg et à la Nouvelle-Zemble à bord du yacht à vapeur *Diana*, et des membres de l'équi-

page avaient servi avec le capitaine Nares ainsi qu'avec les baleiniers du Groenland.

Le 30 juin 1893, le *Lodestar* était entièrement équipé et prêt à prendre la mer. Le D^r Nansen avait déjà pris la mer pour son expédition hasardeuse, pour ne pas dire téméraire, et était déjà en route pour le cap Tcheliousskine.

Nous avons quitté Dundee le 1^{er} juillet et, après avoir fait escale à Lerwick pour acheter de la viande et des légumes frais, nous avons traversé jusqu'à Hammerfest, en Norvège, où nous avons pris du charbon, puis nous nous sommes dirigés plein nord vers le Spitzberg. Le temps était beau, le vent bon, et la haute mer d'un beau bleu azur. Seul la vue d'un fulmar ou du bec d'un rorqual boréal nous indiquait que nous étions dans les régions arctiques. Bientôt, cependant, une bande de pingouins a entouré le navire, et un groupe de bruants des neiges s'est perché sur le gréement. Les mornes collines de l'île des Ours, habituellement cachées par le brouillard, étaient clairement visibles. Plus tard, nous nous sommes retrouvés dans une eau vert sale grouillant d'organismes minuscules, et nous avons su que nous avions quitté le flot génial du Gulf Stream. Des étendues d'eau parsemées de taches noires, en forme de phoques et de morses, ont commencé à apparaître, et le 9, nous avons aperçu les pics et les glaciers du Spitzberg. Traversant les Mille-Îles, nous avons longé la côte est dans des mers de glace flottante et atteint le Cap Nord en deux jours. Il y avait de la glace dérivante entre nous et les Sept Îles, mais pas as-

sez pour nous empêcher de forcer un passage jusqu'à l'extrémité nord de l'île Parry, où nous avons jeté l'ancre par 80° 40' N. et 21° E.

L'île consistait en deux montagnes couvertes d'herbes arctiques, et était entourée d'une ceinture de glace solide. Des éclaireurs furent envoyés pour escalader les collines et faire un rapport sur l'état de la mer au nord, et comme le vent était favorable, je me préparai à dépêcher le ballon n°1 depuis la glace de la côte, qui nous offrait plus de place que le pont du navire. Une brise fraîche du sud soufflait à la vitesse de vingt-cinq ou trente nœuds, et comme nous nous trouvions à environ 560 milles nautiques du Pôle, nous devons l'atteindre en vingt-quatre heures environ à la même vitesse. Mes calculs concernant la flottabilité du ballon et l'ajustement des appareils furent bientôt effectués ; l'enveloppe fut rapidement remplie de gaz de houille provenant des cylindres d'acier dans lesquels il était comprimé, et les appareils fixés à la nacelle, chacun à sa place. À 15 h, tout était prêt, et la soie gonflée se balançait dans l'air sous la contrainte des cordes auxquelles les hommes s'accrochaient, attendant l'ordre.

— Lâchez ! Criai-je.

Et instantanément le ballon gonflé s'éleva, avec la nacelle suspendue sous lui, et s'éloigna majestueusement dans la direction du Pôle.

— Hourra !

Les hommes applaudirent et, tandis que nous regardions avec impatience la goutte nacrée



" I CLIMBED A LOW HILL AND SPIED AN OPEN SEA " (p. 488).

s'évanouir dans l'espace, je me surpris à murmurer : « *C'est possible, et l'Angleterre doit le faire !* »

Un éclaireur ayant signalé la présence de glace épaisse au nord, je décidai de rester là pour le moment et d'envoyer un deuxième ballon. Mais une fois que ce fut fait, un autre éclaireur

m'informa que la glace était devenue plus lâche vers le nord et qu'un « ciel d'eau » pouvait être discerné au-delà. Soucieux d'aller aussi loin que possible vers le nord, nous nous remîmes en route, et à force de doubler et de charger les bergs, nous traversâmes une zone de glace épaisse et arrivâmes à une étendue de mer libre, qui nous conduisit par 81° 43' N. et 22° E. : notre point le plus au nord, où nous avons lâché un troisième ballon depuis le pont du navire. Il n'avait que 500 milles environ à parcourir, mais la brise était devenue modérée et semblait s'éteindre. Notre position était risquée, car la banquise, brisée par le vent du sud, se refermait à mesure qu'elle tombait ; et comme nous n'avions pas de temps à perdre, j'ai donné l'ordre de mettre le cap sur la Nouvelle-Zemble.

Notre route nous fit passer devant la mystérieuse Terre de Gillis, dont on pouvait voir les montagnes en forme de dôme à travers le champ de glace ininterrompu qui l'entourait. Le vent avait tourné au nord-est, et il y avait des signes d'une tempête de neige ; mais je ne voulais pas quitter le Grand Nord sans faire un autre essai, et j'ai envoyé un ballon-pilote, pour voir si oui ou non il y avait un vent du sud à une altitude plus élevée. Cette supposition s'étant révélée exacte, j'envoyai un quatrième ballon, de plus grande flottabilité, qui, après s'être élevé dans le vent inférieur, attrapa le courant supérieur, et fut précipité rapidement vers le Pôle. Notre position à ce moment-là (13 juillet) était par 80° N. et 35° 10' E.

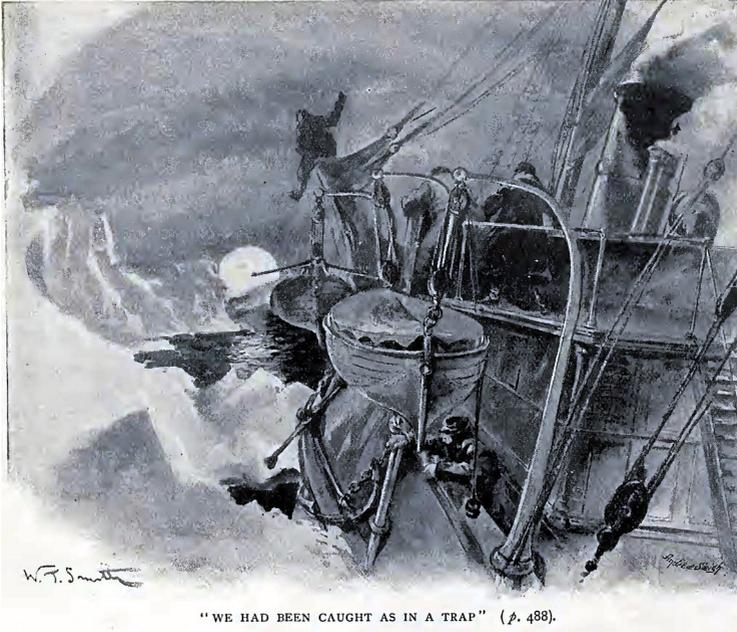
Nous nous sommes ensuite dirigés vers le sud à travers la banquise, et vers l'est jusqu'à la péninsule de l'Amirauté en Nouvelle-Zemble (75° 5' N., 54° E.), où nous avons jeté l'ancre le 21 juillet. L'état de la glace nous empêcha d'aller plus au nord jusqu'au cap Nassau, voire au-delà, et un fort coup de vent d'est, accompagné de fortes tempêtes de neige, nous fit rester inactifs. En deux jours, cependant, il se calma, et après un autre jour de calme et de brouillard, une brise du sud se leva, ce qui nous permit de lancer deux ballons. Nous avons alors viré vers le sud et, trouvant le détroit de Matoschkin ouvert, nous sommes entrés dans la mer de Kara.

La mer était à peu près exempte de glace, à l'exception de quelques floes pourris ; et malgré des vents contraires et des brouillards incertains, nous arrivâmes au cap Tcheliousskine, ou cap Nord-Est (77° 30' N., 104° E.), où nous mouillâmes le 17 août. Dans une petite baie de ce promontoire bas, qui forme le point le plus septentrional de l'Asie, nous vîmes jeter l'ancre pendant trois jours, attendant un vent favorable, et nous amusant avec les Samoyèdes, qui avaient un campement tout près, et qui purent nous apprendre que Nansen était passé plusieurs semaines auparavant. Le 20, nous avons constaté qu'il y avait un courant supérieur pour le Pôle, et nous avons lâché un autre ballon, à la grande stupéfaction des Samoyèdes primitifs.

Immédiatement après, nous nous sommes dirigés vers l'est, vers les Liachoff, ou îles de la Nouvelle-Sibérie, mais à cause de la glace et du

temps, nous avons dû longer la côte et ce n'est que le 30 août que nous avons atteint les Liachoff. C'est là, par 73° 10' N. et 141° E., que nous avons lâché deux ballons (n° 8 et 9) par une forte brise du sud, et nous avons continué notre voyage. Le chenal ouvert entre le continent et les champs de glace au nord se rétrécissait à mesure que nous avançons ; mais malgré des brouillards et des hauts-fonds gênants, nous atteignîmes les Îles de l'Ours (71° N., 161° E.),¹ et nous envoyâmes un autre ballon le 2 septembre. En essayant de nous diriger vers l'est jusqu'au cap Chelagsky (70° N., 171° E.), nous avons trouvé le chemin bloqué par des glaces impénétrables, et nous avons dû suivre l'étroite voie qui longe la côte. Le 6, nous avons doublé le cap Chelagsky et jeté l'ancre, en attendant un vent. Le lendemain, alors que je visitais les tentes de quelques Tchuktchis, j'ai gravi une petite colline et j'ai aperçu une mer ouverte au nord du navire, qui s'est avérée être une sorte de baie dans la glace à l'ouest de la Terre Wrangel. Nous avons donc navigué vers le nord, et gagné un point situé à 73° 14' N., 172° E., où, le 7 septembre, nous avons expédié nos derniers ballons depuis le pont. Pendant que nous les regardions disparaître lentement au loin, aucun d'entre nous n'a remarqué que la glace se refermait autour de nous, et presque avant que nous nous en rendions compte, nous étions pris comme dans un piège. Le navire a été cruellement coincé entre

1 Désigné également sous le nom de Medvezhyi Islands, cet archipel se situe dans la partie ouest du Golfe de Kolyma.



les glaces flottantes et les icebergs, mais heureusement, il a résisté à l'énorme pression. Il était si tard dans la saison que de nouvelles glaces se formaient, et je pensais que nous étions enfermés pour l'hiver, mais à force de couper et de faire sauter la glace avec de la dynamite, nous avons réussi à nous échapper vers le sud. À mesure que nous naviguions vers l'est au-delà de la terre de Wrangel, le temps est devenu doux et pluvieux, et le 18 septembre, nous avons doublé le Cap Est et sommes entrés dans le détroit de Behring. À Vancouver, j'ai quitté le navire qui allait rentrer à la maison en passant par le Cap Horn, et prenant le chemin de fer de la *Canadian Pacific Railway* jusqu'à New York, je suis arrivé à Londres le 31 octobre, après une absence de

quatre mois.

Le temps passa sans me donner de nouvelles de mes ballons, et je commençais à craindre de ne plus en entendre parler, lorsque, à ma grande surprise, je reçus une communication de la *Compagnie de la Baie d'Hudson*, à laquelle était jointe une lettre qui m'était adressée par le facteur en chef de *Fort Enterprise*, un poste de trappeurs de la *Compagnie dans la Terre de Rupert*. Je l'ai ouverte le cœur battant et, à ma grande joie, j'ai découvert qu'un ballon avait été capturé dans les environs du fort et qu'il était en train de rentrer chez lui.

Il semble qu'un Indien Dogrib, alors qu'il chassait un jour de fin septembre au sud-est du Grand lac de l'Ours, l'avait vu flotter au-dessus de sa tête et, après avoir surmonté sa frayeur devant cet objet mystérieux, l'avait abattu d'un coup de fusil. Ne sachant qu'en faire, et pensant qu'il pouvait s'agir d'une « étrange médecine » de l'homme blanc, lui et sa famille l'avaient apporté à *Fort Enterprise*, où le négociant l'avait examiné, et, trouvant une de mes cartes d'explication, l'avait gentiment envoyé à sa destination.

Fort Enterprise est situé sur le lac *Winter*, entre les eaux d'amont des rivières *Yellow Knife* et *Coppermine*, par 64° 15' N. et 113° 30' W. ; et je dois avouer que je ne m'attendais pas à ce que l'un des ballons apparaisse dans ce secteur. Comme on peut le supposer, j'étais extrêmement curieux d'apprendre ce qu'il avait conservé de ses pérégrinations à travers la mer polaire. Il y a

environ une semaine, il m'a été livré et, bien que l'appareil ait été très endommagé, j'ai été heureux de constater que mes efforts n'avaient pas été totalement vains et que certaines des photographies, une fois développées, étaient assez lisibles.

Le ballon s'avéra être le n°9, qui, rappelons-le, était l'un des deux envoyés de Liachov ou île Liachoff, par 73° 10' N. et 141° E., l'un des groupes de la Nouvelle-Sibérie. D'après l'enregistrement de la boussole, il avait suivi une trajectoire quelque peu nord-est, et une photographie de la mer glacée, prise, selon mes estimations, par 79° N. et 125° E., m'a beaucoup intrigué. Au milieu des débris blancs de la glace, elle montrait une tache sombre, ressemblant à un navire, avec des points noirs ici et là, que j'ai pris pour des hommes. En l'agrandissant, jugez de mon étonnement de constater qu'il s'agissait bien d'un navire pris dans la banquise, et que dans l'une des silhouettes sombres sur le pont, je m'imaginai pouvoir tracer les traits du Dr Nansen, observant le ballon avec une lunette à l'œil ! Compte tenu de l'improbabilité qu'un autre navire soit bloqué par les glaces dans cette région, je suis obligé de considérer cette photo comme celle du *Fram*.

Une autre plaque très intéressante montre, à mon avis, qu'il existe une grande île ou un continent au nord-est de la position de Nansen, et qu'elle s'étend vers le Pôle, sinon jusqu'à celui-ci. Malheureusement, les photos de cette partie du voyage sont quelque peu floues et mal cadrées,

mais je pense pouvoir tracer les contours de collines et de glaciers couverts de neige.

Pour ce qui est du Pôle lui-même, je dirai tout de suite que dans les appareils actionnés par le gyroscope, ou témoin polaire, j'ai trouvé plusieurs photographies, toutes plus ou moins indistinctes et floues, mais représentant toutes une étendue de neige ou de glace gelée, et non une mer ouverte. Elles ont été prises à haute altitude, ce qui, ajouté à l'éblouissement de la neige, rend presque impossible la recherche de détails. Des signes d'aspérité à la surface sont en effet perceptibles sur l'une des photos, mais je suis incapable de décider si cela est dû à des bergs et des hummocks, ou à la glaciation terrestre. Quoi qu'il en soit, je suis convaincu d'avoir découvert le Pôle Nord, et pas exactement dans mon fauteuil, mais au prix d'une croisière de plaisance.

En s'approchant du Pôle, le ballon semble s'être élevé à une grande hauteur (plus grande que ce que j'avais prévu) sur un courant ascendant, puis a dérivé vers le sud-est avec un courant venant du Pôle en direction du Groenland ; et une ou deux photographies sur cette trajectoire indiquent l'apparition d'une terre entre le Pôle et ce qu'on appelle aujourd'hui *Terre de Grant*. Je suis incapable de dire si cette terre s'étend jusqu'au Pôle ou jusqu'à quelle distance elle s'étend vers le sud, en partie parce que le stock de photographies est arrivé à son terme. Après cela, le ballon semble avoir été transporté vers le sud-ouest, jusqu'à ce qu'il soit abattu par un Indien. Un compte rendu complet de l'expédition.



"A DOG RIB INDIAN BROUGHT IT DOWN WITH A SHOT FROM HIS GUN" (p. 489).

tion sera donné dans un livre que je suis sur le point de publier, comprenant le récit de nos aventures, les fac-similés des photographies et les observations scientifiques.

Les avantages de cette méthode d'exploration automatique sont évidents ; et peut-être n'ai-je pas besoin de souligner l'avenir qui s'ouvre devant elle, plus particulièrement dans la découverte du Pôle Sud et des régions antarctiques, sans parler d'autres montagnes et déserts inaccessibles ou, du moins, inexplorés. Le ballon pionnier facilitera l'exploration personnelle, sans la supplanter, en effectuant un voyage préliminaire et en donnant au futur voyageur une vue à vol d'oiseau du pays qu'il va pénétrer.

P.-S. - Alors que je corrigeais les épreuves de cet article, je viens de recevoir un télégramme officiel de Saint-Pétersbourg, m'informant qu'un autre de mes ballons a été récupéré près d'une colonie du nord de la Sibérie, dont je ne peux déchiffrer le nom, et qu'il est maintenant en sécurité à Yakutsk.