

G161

E99

U.8



FONDO PUBLICO PUBLICA
DEL ESTADO DE NUEVO LEON

ABRÉGÉ

DES

VOYAGES MODERNES.

LIVRE II.

VOYAGES EN AMÉRIQUE.

VOYAGE DE W. E. PARRY,

LIEUTENANT DE VAISSEAU,

A LA MER GLACIALE AU NORD DE L'AMÉRIQUE.

(1819 ET 1820.)

L'on n'avait pas été satisfait en Angleterre du résultat de l'expédition commandée par le capitaine Ross. Lorsqu'il publia la relation de son voyage, elle fut critiquée amèrement par quelques officiers qui l'avaient accompagné et par plusieurs journaux; la discussion prit même un ton d'aigreur extrême. Beaucoup de personnes étaient persuadées et soutenaient que Ross n'avait pas suivi ses instructions comme il le devait, et que des

VIII.

1

motifs difficiles à expliquer, l'avaient fait renoncer à la découverte totale d'un détroit, au moment où tout lui indiquait qu'il l'avait trouvé.

Cependant cette expédition n'avait pas été absolument inutile, puisqu'elle avait procuré la connaissance du Pitovak, pays jusqu'alors inconnu, et constaté les découvertes de Baffin. De plus les indices d'un passage que, selon l'opinion de quelques officiers, l'on avait aperçu dans la baie de Lancaster, faisaient concevoir l'espérance d'y rencontrer le canal qui devait conduire par le nord-ouest de l'Océan atlantique dans le Grand-Océan; en conséquence le gouvernement britannique fit armer l'*Hécla*, bâtiment de trois cent soixante-quinze tonneaux, et le *Griper*, de cent quatre-vingts. Le lieutenant Parry qui avait précédemment accompagné Ross, fut nommé au commandement du premier, et Liddon à celui du second. Leurs équipages réunis étaient de cent quatorze hommes. Le 11 mai 1819 les vaisseaux complètement approvisionnés pour deux ans, firent voile de l'embouchure de la Tamise pour la mer de Baffin. Le 15 juin ils eurent connaissance du cap Farewell, pointe méridionale du Grœnland. Le 17 ils virent les premières glaces flottantes. Ils naviguèrent au milieu des glaçons, des baleines, des morses et des phoques, ayant quelquefois beaucoup de peine à faire route; enfin le 28

ils en furent débarrassés. Mais on les revit le 30.

Le 30 juillet on reconnut la montagne de Possession à l'entrée de la baie de Lancaster, et l'on y retrouva un pavillon que l'on y avait érigé l'année précédente. Le 1^{er} août on était vis-à-vis du bras de mer, on se rapprocha de sa côte septentrionale. Le 3 le vent qui jusqu'alors avait été contraire, ayant passé à l'est, on fit force de voile vers l'ouest. « Il serait difficile, dit le narrateur, de peindre l'anxiété qui se peignait sur tous les visages, pendant que nous avançons rapidement. Pendant le reste du jour, les mâts furent couverts d'officiers et de matelots; on aperçut des ouvertures à droite et à gauche entre les montagnes; enfin à minuit il était certain que l'on se trouvait dans un détroit, et qu'il n'existait pas de terres dans l'endroit où l'année précédente on avait cru en voir. »

Le 5 on aperçut au sud des îles situées à l'entrée d'un bras de mer, large de trente milles, et dans lequel on pénétra jusqu'à une distance de cent trente milles. Ce détroit augmentait de largeur à mesure qu'on avançait. On longeait la côte orientale parce que l'occidentale était tellement encombrée par les glaces, que l'on ne pouvait en approcher. Celui-ci s'étendait à perte de vue dans le sud-ouest.

On débarqua le 6 sur la côte de l'est. Le rivage

était couvert de sable et de pierres; le terrain paraissait âpre et stérile au dernier point. On n'apercevait que quelques touffes d'herbes éparses, et des plantes chétives; cependant le sol était si humide en quelques endroits, que l'on avait de la peine à y marcher. Rien n'annonçait que ce pays fût habité. A une petite distance de la mer, on trouva une partie des vertèbres d'une baleine; sans doute cet animal y avait été porté par des ours blancs, dont on distinguait encore la trace sur la terre humide. On ne vit d'autres oiseaux que des lagopèdes.

Le bras de mer fut nommé goulet du Prince-Régent; sa côte occidentale inclinait toujours davantage vers l'ouest; l'horizon était si clair, que l'on aurait aperçu la terre à douze lieues de distance. On peut donc supposer que les terres qui bordent ce détroit des deux côtés sont des îles, et que ce canal qui dans le sud a quatorze lieues de largeur, communique avec la mer de Hudson. Les glaces empêchèrent de pousser plus loin au sud, et comme la saison était déjà avancée, on retourna vers le nord, en naviguant à travers les glaces. Elles n'étaient pas moins nombreuses à l'entrée du côté de l'ouest, et l'on fut obligé de remonter jusqu'à la côte septentrionale du détroit; on s'assura qu'elle était composée d'îles et de canaux, tous ces points reçurent des noms. La

grande ouverture qui se dirigeait vers l'ouest était libre de glaces, elle fut appelée détroit de Barrow, trait de modestie extrême de Parry, qui aurait pu à juste titre lui imposer son nom, puisqu'il avait couru les chances et les dangers de la découverte. Mais M. Barow était son ami, et de plus secrétaire de l'amirauté, et le navigateur voulait lui donner une preuve de son attachement et une marque publique de la reconnaissance qu'il méritait pour le zèle avec lequel il avait favorisé les expéditions au nord.

Bientôt les glaces arrêtrèrent de nouveau la marche des vaisseaux; on s'y fraya une issue, le 23 août, et l'on navigua encore une fois dans une eau ouverte. On était alors par $74^{\circ} 25'$ de latitude nord, et $95^{\circ} 7'$ de longitude ouest; on voyait la terre des deux côtés; au nord elle était tantôt haute et escarpée, tantôt basse et sablonneuse. Sur quelques points, la glace s'étendait jusqu'au rivage, et semblait même ne pas s'en être détachée de toute la saison.

Le temps était généralement clair et serein, sauf des brumes épaisses qui parfois enveloppaient les vaisseaux; le soleil était constamment sur l'horizon, ce qui permettait de ne pas perdre une minute dès que les glaçons laissaient le passage libre. On débarqua le 26 sur une île qui, en quatre endroits différens, offrit des habitations d'Eski-

maux ; elles étaient construites en pierres grossièrement assemblées, en forme circulaire ; leur longueur était de douze pieds ; tout auprès il y avait en dehors un foyer ou magasin. Elles paraissaient abandonnées depuis long-temps, car elles tombaient en ruines ; on conjectura qu'elles n'avaient servi que de demeure passagère. On vit des traces assez récentes de bœufs musqués et de rennes. La neige séjournait encore dans les endroits abrités ; l'apparence de nombreux ravins prouvait qu'ils avaient récemment servi de lit à des torrens considérables.

Depuis que l'on était entré dans le détroit de Lancaster, on avait remarqué dans la marche des boussoles, une irrégularité qui augmentait à mesure que l'on allait à l'ouest ; elle devint plus forte lorsque l'on fut dans le goulet du Prince-Régent, et il fut impossible de continuer les observations sur la variation de l'aiguille aimantée. Cette perturbation fit penser que l'on approchait beaucoup du pôle magnétique, et cette supposition s'était confirmée le 7 août, lorsque l'on vit l'aiguille de meilleures boussoles se diriger d'un côté, et celle des autres d'un autre. Lorsque l'on aborda la côte orientale du détroit sur un point situé par $72^{\circ} 45'$ nord, et $89^{\circ} 41'$ ouest, une boussole fut portée à terre ; son inclinaison était de $88^{\circ} 26'$, et sa variation de $118^{\circ} 25'$ à l'ouest.

L'on descendit le 21 sur un cap de la côte nord du détroit de Barrow. La position en fut déterminée à $74^{\circ} 39'$ nord, et à $91^{\circ} 47'$ ouest. L'aiguille aimantée variait de $128^{\circ} 58'$ à l'ouest. Les roches de ce lieu étaient de calcaire coquillier ; on aperçut des vestiges de rennes.

Lorsque l'on fut sur l'île où étaient les cabanes des Eskimaux, on détermina sa position à $75^{\circ} 9'$ nord, et à $105^{\circ} 44'$ ouest. Quand on examina l'aiguille aimantée, elle offrit un nouveau phénomène ; son inclinaison était de $88^{\circ} 25'$, et sa variation de $165^{\circ} 50'$ à l'est, par conséquent entièrement opposée à celle que l'on avait observée en dernier lieu. Il était donc évident que l'on avait passé au nord du pôle magnétique. Ce point doit être voisin du 100^{me} degré à l'ouest de Greenwich. Pressé d'atteindre le but de son voyage, Parry ne put consacrer une partie du temps qui lui restait à la recherche de cet objet, quoiqu'il soit très-intéressant.

Le mouvement de la marée annonçait le 29 qu'elle venait du nord. La brume était encore très-épaisse. « Nous n'avions pour diriger notre course, dit Parry, que les énormes glaçons dont nous longions les bords, et dont nous avions reconnu précédemment la direction vers l'ouest. Tant que nous eûmes ce guide, nous pûmes faire route avec confiance ; mais il finit par nous manquer, et nous nous trouvâmes dans une situation

peut-être sans exemple depuis que la navigation existe. Nous avions au nord la terre ; au sud, à ce que nous supposions, la glace ; les boussoles ne nous étaient d'aucune utilité ; le soleil obscurci par le brouillard ne permettait pas de voir le *Griper* à la distance de plus d'une encablure. Il ne nous restait donc que le vent pour diriger notre course, en le supposant stable, et il était aussi plaisant que nouveau de voir l'officier de quart faire manœuvrer le vaisseau d'après la girouette.

En avançant à l'ouest, on descendit le 2 septembre sur une petite île calcaire ; on y vit aussi des rochers de grès et des morceaux de houille. Les chasseurs n'aperçurent que deux rennes dont ils ne purent approcher. Ils rencontrèrent cependant beaucoup de fiente de ces animaux et de bœufs musqués, surtout dans les endroits abondants en lichen. On ne tua que quelques lagopèdes. Un matelot ramassa sur une montagne à plus d'un mille dans les terres, une corne de narval qui sans doute y avait été apportée par des Esquimaux ou par des ours blancs. On trouva de gros morceaux de bois de sapin enfouis dans le sable à plus de trente pieds au-dessus du niveau de la mer. Rien n'indiquait que cette île eût été habitée.

Le 4 on coupa le 110^{me} méridien à l'ouest de Greenwich par 74° 44' nord, ce qui donna droit, aux équipages des deux vaisseaux, à la récom-

pense nationale de 5000 livres sterling, promise par un acte du parlement à tout Anglais qui pénétrerait le premier jusqu'à ce point dans les régions polaires.

Quoique le vent soufflât du nord, il n'emportait qu'en partie la glace amoncelée le long d'une terre qui s'étendait vers l'ouest. On louvoya donc à l'entrée d'une rade qui fut nommée *Baie de l'Hécla et du Griper*. Ce fut là que, pour la première fois depuis le commencement du voyage, on laissa tomber l'ancre le 5 septembre. Des canots furent envoyés à terre et en rapportèrent de la tourbe qui brûlait assez bien. Quand on continua la route vers l'ouest, on était quelquefois bloqué par les glaces ; d'autres fois elles s'écartaient assez pour permettre d'avancer. Cependant l'on n'avait plus de ces jours continuels qui laissaient la liberté de naviguer aussi long-temps qu'on le désirait : la nuit durait près de six heures pendant lesquelles il fallait songer à mettre les vaisseaux en sûreté.

Le 18 on se trouva complètement entouré par les glaces ; toute la surface de la mer en était couverte, elles s'amoncelaient en un clin d'œil et acquéraient une épaisseur qui ne laissait pas lieu d'espérer que le choc des vaisseaux pût les briser facilement. On eut recours à tous les moyens possibles pour les rompre, mais on n'avança pas d'une brasse. Le mouvement de glaçons énormes

faisait déviner les bâtimens, de sorte qu'ils couraient le risque d'être fracassés entre ces montagnes de glace, ou poussés contre la côte qui en était bordée. Le *Griper* fut plusieurs fois soulevé et penché sur le côté, son câble fut coupé; il perdit un de ses canots.

« L'époque avancée de la saison, dit M. Parry, l'état compact des glaces à l'ouest, les dangers que les vaisseaux couraient depuis quelques jours, me firent penser qu'il convenait de prendre les quartiers d'hiver. La rapidité avec laquelle la nouvelle glace se formait à la surface de la mer depuis vingt-quatre heures, augmentait les périls de la navigation et diminuait les chances de succès. Il était évident que si la mer ne présentait pas encore une superficie entièrement gelée, on ne pouvait l'attribuer qu'aux vents impétueux qui avaient soufflé; car toutes les fois que leur violence diminuait, on voyait la glace se former sur-le-champ avec une vitesse étonnante. Si donc il survenait un calme de plus de vingt-quatre heures, nous aurions été forcés de passer l'hiver dans la situation où nous nous trouvions, situation trop dangereuse pour les bâtimens et leurs équipages. Ces considérations et d'autres encore me décidèrent à prendre l'opinion de mes principaux officiers. Leur opinion fut d'accord avec la mienne sur la nécessité de chercher une rade où nous pussions

passer l'hiver en sûreté. En conséquence, je résolus de regagner la baie de *l'Hécla* et du *Griper*, aussitôt que le temps le permettrait.

On vira donc de bord, et le 22 l'on fit route à l'est avec beaucoup de difficulté. Le 23 on arriva devant la baie; quand on eut choisi le port qui promettait le meilleur abri, et fixé la place que les bâtimens devaient occuper, on eut recours à des scies pour leur ouvrir un passage à travers la nappe de glaces qui couvrait la surface de la rade. La longueur du canal que l'on pratiqua par ce moyen, était de deux milles et un tiers, l'épaisseur moyenne de la glace était de sept pouces; le 26 on prit possession du quartier d'hiver. Les bâtimens mouillèrent par cinq brasses d'eau, à 600 pieds du rivage.

On commença aussitôt les préparatifs nécessaires pour passer l'hiver. Tous les mâts furent amenés. Les chaloupes, les manœuvres courantes et les voiles furent transportées à terre. Ainsi, le pont resta libre, et on y établit des cabanes dont la charpente avait été apportée d'Angleterre: sur cette carcasse en bois on étendit une grosse étoffe en bourre de laine; des tuyaux de chaleur communiquant à la cuisine furent disposés tout autour de l'entrepont.

Dès que les vaisseaux avaient été en sûreté et couverts, le capitaine avait songé aux mesures

nécessaires pour maintenir la santé parmi l'équipage. Il prit toutes les précautions possibles contre le froid et l'humidité; il y parvint, et grâce à la chaleur égale qui fut constamment entretenue, et aux autres moyens employés, on évita les maladies que l'on pouvait redouter.

Peu de jours après que l'on fut établi dans le port, le thermomètre descendit à -14° R. On gravit sur les montagnes voisines, et aussi loin que la vue pouvait s'étendre, la mer parut entièrement gelée. Pendant quelque temps, on aperçut encore des rennes et des volées d'oiseaux, mais les premiers s'éloignèrent avant la fin d'octobre, et pendant le reste de l'hiver, on ne vit plus que des loups et des renards. Un seul ours blanc se montra dans les premiers jours d'octobre.

Avant que les rennes eussent complètement disparu, on en poursuivit un jour un troupeau qui s'était approché du port. Un de ces animaux ayant été blessé, trois des chasseurs se mirent à ses trousses avec une ardeur qui leur fit oublier l'ordre donné par le capitaine d'être de retour à bord avant le soleil couché. Le soldat de marine Pearson revint le dernier; ayant été assez imprudent pour partir sans gants, il avait les mains gelées, il fut heureusement rencontré par des matelots à l'instant où, engourdi par l'excès du froid, il venait de tomber sur la neige. Malgré tous les

soins du chirurgien, il fallut quelques jours après lui couper trois doigts.

« On aurait peine à croire, observe M. Parry, que le froid excessif produit sur l'âme un effet aussi funeste que sur le corps. Ayant mandé près de moi deux soldats rentrés fort tard le même soir, afin de leur demander ce que Pearson était devenu, je leur vis l'œil égaré, la langue épaisse; ils étaient hors d'état de me faire une réponse raisonnable. Au bout de quelque temps, ils reprirent leurs sens. On aurait pu supposer qu'ils étaient ivres; depuis, j'ai eu souvent occasion de faire la même remarque. Pour empêcher qu'à l'avenir personne ne s'égarât, je fis planter sur toutes les hauteurs à trois milles des vaisseaux, des poteaux avec une barre transversale dirigée du côté du port.

Pendant tout le temps que l'on passa dans cette région pôlaire, on ne fit usage que d'eau de neige que l'on trouvait dans des creux formés sur la glace, ou que l'on obtenait en faisant fondre la neige au feu, ce qui augmenta beaucoup la consommation de la houille. L'eau avait besoin d'être filtrée, parce qu'elle contenait toujours du sable.

Quelquefois la neige tombait en si grande abondance, que malgré la sérénité de l'atmosphère, on ne pouvait distinguer la baraque élevée sur le rivage pour y serrer les agrès des vaisseaux. Dans des ouragans semblables et lorsque le thermo-

mètre descendait extrêmement bas, personne n'aurait pu rester exposé une heure à l'air libre, sans périr. A mesure que l'hiver devint plus rigoureux, les flocons de neige furent plus petits.

Le 4 novembre on cessa de voir le soleil. Vers cette époque, les loups commencèrent à s'approcher plus hardiment des vaisseaux. On les entendait constamment hurler sur le rivage, quelquefois même ils venaient près des bâtimens quand ils n'y entendaient pas de bruit; jamais ils n'attaquèrent personne.

On avait d'abord brisé chaque jour la glace autour des vaisseaux, de crainte qu'elle ne finit par les endommager. Vers le milieu de novembre, ce travail devint extrêmement difficile, à cause de l'augmentation du froid. D'ailleurs les matelots se mouillaient ordinairement les pieds en sciant la glace, ce qui pouvait avoir des suites fâcheuses pour leur santé. Le capitaine ordonna donc de cesser cette opération.

Le 17 on vit à midi, pour la première fois, une étoile de première grandeur, une demi-heure après toutes les étoiles de la grande ourse furent visibles; on peut juger par là du peu de lumière qui restait dans l'atmosphère. Avec les ténèbres, le froid augmenta; son intensité occasionait souvent des craquemens dans l'intérieur des membrures du vaisseau: ce bruit cessait dès que le

thermomètre remontait. Les vapeurs qui s'accumulaient pendant la nuit dans l'endroit où couchait l'équipage, se condensaient sur le plafond et y gelaient. Il fallait le matin travailler pendant trois heures pour gratter cette glace qui aurait produit de l'humidité, en se fondant par la chaleur du feu qui brûlait durant le jour. Il fut donc indispensable d'entretenir le feu dans l'entrepont pendant toute la nuit quand la température extérieure était à 23 degrés au-dessous de zéro, surtout par un vent impétueux.

Par ces froids excessifs on ne pouvait, en plein air, toucher aucune substance métallique sans éprouver une impression pareille à la brûlure, la peau y restait attachée. Il fallait donc couvrir d'un cuir souple les instrumens avec lesquels on faisait les observations, et n'approcher l'œil des verres qu'avec une précaution extrême. Mais un autre inconvénient se fit bientôt sentir. L'instrument exposé à l'air en prenait bientôt la température; transporté ensuite dans l'intérieur du vaisseau, la vapeur se condensait tout à l'entour, il semblait fumer de tous les côtés, et presque au même instant les verres se trouvaient couverts d'une pellicule de glace, de sorte que l'on perdait beaucoup de temps à les nettoyer.

Vers la mi-décembre on remarqua que le froid avait fait éclater une grande partie des bouteilles



de jus de citron; les deux tiers furent perdus. Les caisses appuyées contre le bord du vaisseau avaient le plus souffert. On plaça au milieu du navire ce qui restait. Le vinaigre gela aussi dans les tonneaux. Alors on eut recours au vinaigre concentré que l'on mêlait avec de l'eau pour en faire usage. Exposé dans son état de pureté à 25° R. de froid, il prenait une consistance semblable à celle du miel, et ne se durcissait jamais au point de briser le vase qui le contenait.

Le 22 décembre on était arrivé au jour le plus court. Tout le monde avait été tellement occupé durant cette première moitié de l'hiver, que l'on fut surpris de la promptitude avec laquelle elle s'était écoulée. Voici comme le temps fut employé pendant cette saison, surtout pendant près de trois mois d'une obscurité complète.

Les officiers étaient partagés en quatre quarts qui faisaient régulièrement le service chacun à leur tour. A cinq heures trois quarts du matin, tout l'équipage se réunissait sur le pont qui était, ainsi que l'entrepont, bien frotté avec la pierre ponce et du sable chaud. A huit heures on déjeûnait suivant l'usage; à neuf heures les matelots se réunissaient sur le gaillard d'arrière pour être passés en revue, ce qui consistait à examiner s'ils étaient très-propres sur leur personne, et si leurs vêtemens étaient en bon état. Le capitaine

ayant reçu le rapport, faisait, avec le lieutenant et le chirurgien, la visite de chaque homme de l'équipage; on regardait attentivement ses gencives et ses jambes, afin qu'à la moindre apparence de scorbut, on pût y remédier à temps. Ensuite pendant que les matelots se promenaient sur le pont ou couraient tout à l'entour, le capitaine inspectait l'entrepont. Si les exhalaisons avaient produit pendant la nuit de l'humidité ou des glaçons, on prenait sur-le-champ les moyens nécessaires pour y remédier, en grattant le bois, en l'essuyant avec du linge chaud, et en dirigeant ensuite le tuyau d'air chaud vers l'endroit qui avait été mouillé, afin de le sécher complètement. Comme on ignorait si l'on ne serait pas obligé de passer un second hiver dans ces parages arctiques, on ménageait, autant qu'on le pouvait, la provision de houille, et l'on ne faisait que très-rarement du feu pendant la nuit.

Le capitaine allait ensuite voir les malades qui étaient peu nombreux; puis il remontait sur le pont, faisait l'inspection de tous les hommes de l'équipage, et les envoyait promener à terre lorsque le temps le permettait; s'il était trop mauvais, on les faisait marcher en mesure sur le pont, au son d'un orgue, ou d'une chanson qu'ils répétaient en chœur.

Quand on allait à terre, il était défendu de s'é-