

loigner de plus de deux milles du rivage, pour éviter que la neige venant à tomber à l'improviste, ne mît obstacle au retour à bord. Quel coup-d'œil tristement monotone s'offrait à la vue! Au sud s'étendait la surface de la mer gelée, dont quelques monticules s'élevant au-dessus de son niveau, variaient seuls l'uniformité. La terre ne présentait de même qu'une nappe immense d'une blancheur éblouissante, excepté dans quelques endroits d'où le vent avait balayé la neige. L'aspect des deux vaisseaux d'où l'on voyait sortir de la fumée, indiquait la présence de l'homme et animait cette partie du tableau, tandis que le son de la voix humaine qui dans les temps froids s'entendait à une plus grande distance que de coutume, rompait par intervalle le silence de cette région désolée. Tel était le manque absolu d'objets propres à inspirer quelque intérêt, qu'une pierre que l'on découvrait à quelque distance sur la neige, fixait tous les regards et devenait le but vers lequel la course se dirigeait.

« Qu'il était affreux, s'écrie le capitaine Parry, le spectacle qui se présentait de toutes parts à nos yeux! cependant la singularité de notre position n'était pas sans quelques attrait; nous sentions renaître notre courage en songeant à l'objet qui nous avait amenés, et en nous livrant à l'espoir de passer l'hiver suivant sous un climat plus favo-

nable, dans quelques-unes des îles du Grand-Océan. Peut-être aussi, quoique personne n'osât l'avouer, nos pensées se reportaient-elles quelquefois vers notre patrie, et faisons-nous une comparaison entre l'aspect sauvage de la nature dans cette région déserte, et le coup-d'œil charmant qu'elle offre dans l'heureux pays que nous avons quitté.

« Nous eûmes bien des occasions de nous convaincre, dans nos promenades à terre, des erreurs que l'on commet en estimant la grandeur des objets que l'on aperçoit à quelque distance sur la neige, et l'intervalle par lequel on en est séparé. Souvent nous dirigions nos pas vers une pierre qui nous paraissait énorme, et que nous supposions éloignée d'un demi-mille; cependant, après une minute de marche, nous y arrivions, et nous ne trouvions qu'un caillou que nous pouvions prendre avec la main; c'est ce qui arrivait surtout quand nous montions une colline. Quoique nous eussions reconnu plus d'une fois cette illusion, nous n'en étions pas moins constamment les dupes. »

On dinait à midi; ensuite on se promenait; après cette récréation les matelots raccommodaient les manœuvres. A six heures on passait la même revue que le matin; puis l'équipage soupa, après quoi il s'amusa comme il voulait, ou

dansait, ou chantait, ou jouait à différens jeux. A neuf heures on se couchait, et toutes les lumières étaient éteintes. Afin d'éviter tout accident sur un vaisseau où la nécessité exigeait tant de feux et de lumières, le maître de quart visitait le pont toutes les demi-heures, et faisait son rapport à l'officier de garde. Afin d'être sûr de ne pas manquer d'eau en cas d'incendie, on entretenait constamment un trou dans la glace près de chaque bâtiment. A dix heures les officiers se couchaient.

Le service divin se célébrait le dimanche, et on lisait un sermon à bord de chaque vaisseau. L'attention avec laquelle chacun remplissait ses devoirs religieux, contribua sans doute à la régularité qui distinguait la conduite des deux équipages.

Aux précautions ordinaires pour tout ce qui concernait leur santé, M. Parry ajouta les moyens moraux qu'il crut les plus propres à les garantir de l'ennui. Indépendamment des jeux et des exercices qui furent multipliés, les officiers jouèrent la comédie sur un théâtre que l'on établissait sur le pont. Les représentations avaient régulièrement lieu tous les quinze jours; elles amusaient beaucoup l'équipage, ce qui était le point essentiel. L'on n'avait pas un répertoire très-varié, puisque la provision des pièces de théâtre ne consistait

qu'en deux volumes qui s'étaient trouvés par hasard à bord. C'est ce qui détermina M. Parry à donner une petite pièce de sa composition; elle était intitulée *le Passage au nord-ouest, ou la Fin du Voyage*. Au premier acte, les deux vaisseaux, après avoir passé le détroit de Behring, arrivaient au Kamtchatka, au second, l'équipage débarquait à Londres, et recevait la gratification. Le troisième peignait aussi exactement qu'il était possible la manière dont les matelots mangeaient dans la capitale, l'argent qu'ils avaient si bien gagné. En essayant de convaincre les auditeurs de la probabilité de la découverte de ce passage, et en leur offrant la perspective des récompenses et des honneurs attachés à la réussite de l'entreprise, l'auteur produisit une vive impression sur leur esprit. Pendant la représentation le froid était à 22° R. au-dessous de zéro dans l'endroit où l'on jouait; on craignit un instant que la rigueur de la température n'empêchât la continuation de ce divertissement, mais la persévérance des officiers surmonta tous les obstacles, et le plaisir que les matelots prenaient à une représentation dont le sujet les intéressait, leur faisait braver toutes les incommodités du froid. L'invention de cette pièce qui péchait un peu contre les règles d'Aristote, est une des idées qui honorent le plus M. Parry.

Ce fut aussi pour contribuer à maintenir la

bonne humeur pendant les longues heures de ténèbres, que l'on publia un journal hebdomadaire intitulé : *Gazette de la Géorgie septentrionale et Chronique d'hiver*; le capitaine Sabine, du corps royal d'artillerie et embarqué comme astronome, s'était chargé des fonctions d'éditeur, sous la promesse que les officiers des deux vaisseaux lui fourniraient des matériaux pour remplir sa feuille. Le travail auquel on se livrait pour coopérer à sa rédaction, eut l'heureux effet d'employer le loisir de ceux qui s'en occupaient, et d'écarter de l'esprit les sombres idées qui s'y glissaient quelquefois, quoi que l'on pût faire. Les articles insérés dans ce journal avaient principalement rapport à la situation des vaisseaux.

Chaque jour vers midi, l'on observait un crépuscule très-sensible. Celui du jour le plus court avait permis de se promener près de deux heures sur le rivage, et l'on pouvait lire sans trop de difficulté, en ayant soin de le tourner au sud, un livre imprimé en très-petits caractères. Si le temps n'était pas couvert, on apercevait alors à l'horizon méridional, de dix heures à deux heures, un arc d'un rouge brillant dont la lumière devenait plus vive à mesure que le soleil se rapprochait du méridien. La réflexion de la lumière produite par la neige, et quelquefois un beau clair de lune, empêchaient d'éprouver ces ténèbres profondes qui

couvrent quelquefois l'atmosphère dans les climats plus tempérés.

On avait remarqué qu'en général la glace craquait et se détachait du rivage, le second jour après la nouvelle et la pleine lune, époque des plus hautes marées. Ce phénomène n'eut pas lieu à la nouvelle lune du 17 décembre, on ne l'observa que le 22, c'est-à-dire cinq jours et huit heures après la phase de la lune. Ce retard venait peut-être de ce que cette planète et le soleil avaient eu alors tous deux leur plus grande déclinaison vers le sud; les coups de vent qui soufflèrent le 17 et le 18 y contribuèrent peut-être aussi.

Vers le commencement de l'année 1826, on s'aperçut que le canonier était affecté du scorbut, ce qui fut attribué à ce que son lit, comme celui de tous les officiers, étant appuyé contre le bord du vaisseau, se trouvait ainsi en quelque sorte en communication avec l'air extérieur, au lieu que ceux des matelots en étaient séparés par un intervalle de dix-huit pouces. Pour prévenir les mauvais effets qui pourraient résulter de cette disposition, des jours furent fixés pour étendre près du feu, tous les lits sans exception. A cette époque, le capitaine sema dans sa chambre du cresson et de la moutarde dans de petites caisses remplies de terreau, placées

le long du tuyau de chaleur. Par ce moyen, malgré la rigueur du froid, on se procura de la salade fraîche, dont on donna chaque jour près d'une once aux personnes affectées du scorbut. Quoique ces plantes fussent sans couleur, puisqu'elles n'étaient pas frappées par la lumière du jour, elles conservaient leur goût piquant et aromatique.

Pendant les mois de décembre, janvier et février, on aperçut souvent des parasélènes, et plus fréquemment encore des aurores boréales; celles-ci se montraient au sud. Elles semblaient être fort voisines du vaisseau; malgré l'attention avec laquelle chacun prêta l'oreille, personne ne put entendre le bruit dont ce brillant phénomène est quelquefois accompagné.

Le 28 janvier à midi, le capitaine Sabine observa qu'aucune étoile fixe n'était visible; cependant on apercevait la planète de Mars très-distinctement; ce qui peut faire juger de la force de la lumière que le soleil avait déjà, quoiqu'il ne parût pas. Le 3 février, vingt minutes avant midi, on le découvrit du haut du grand mât de l'*Hécla*, élevé de cinquante-un pieds au-dessus de la mer; ainsi la nuit avait duré quatre-vingt-quatre jours; la moitié du diamètre du soleil était visible au-dessus de l'horizon. Une colonne verticale de lumière d'un rouge pâle, s'étendait de la partie

verticale du disque du soleil à 3 degrés de hauteur. L'intensité en variait constamment, étant tantôt fort brillante, tantôt à peine visible. Ces changemens qui étaient fort rapides, avaient beaucoup d'analogie avec ceux de l'aurore boréale, la lumière paraissant toujours s'élaner en haut. La largeur de cette colonne qui fut visible environ trois quarts-d'heure avant et après midi, était égale à celle du diamètre du soleil.

Le 4 on revit le soleil, mais tellement défiguré par la réfraction, qu'il était impossible d'y reconnaître un disque circulaire. Ce ne fut que le 7 qu'on le vit distinctement. On avait alors assez de clarté depuis huit heures du matin jusqu'à quatre après midi, pour pouvoir travailler avec facilité à bord des vaisseaux. On commença donc à ramasser des pierres pour former le lest.

On observa le 11 avec plaisir, que le soleil à midi, quoique élevé seulement d'un degré, avait une force suffisante pour faire monter le thermomètre de 3 degrés.

Malgré le retour du jour, et l'effet que le soleil produisait, ce fut le 14 février que l'on éprouva le plus grand froid; de quatre heures du soir à sept heures et demie après-midi du lendemain, par un temps clair et presque calme, un thermomètre attaché à un poteau entre les vaisseaux et le rivage, se tint constamment à 38° au-dessous

de zéro R. ; et même à six heures du matin, il descendit à 39°. Ce fut le point le plus bas auquel on l'observa pendant ce long hiver. On fit geler du mercure et on le battit sur une enclume ; il n'était guère malléable, et se brisait ordinairement au second ou au troisième coup de marteau.

Pendant ces quinze heures de froid excessif, on ne souffrait aucun inconvénient en restant en plein air, pourvu que l'on fût bien vêtu, tant que le calme dura. Le vent ayant soufflé du nord, le thermomètre remonta. Lorsque l'on marchait contre le vent qui n'était cependant pas très-fort, on éprouvait sur tout le visage une cuisson assez vive, accompagnée d'une douleur au milieu du front. On n'avait d'ailleurs pas senti dans cette occasion ni dans d'autres, cette sensation pénible, que le très-grand froid produit, dit-on, sur les poumons. Cependant la différence de température que l'on subissait en passant de l'intérieur des vaisseaux à l'air libre, était de 45° R. On ne remarqua pas non plus que l'atmosphère du pont, lorsque l'on ouvrait la porte qui communiquait avec l'air extérieur, convertit subitement en neige les vapeurs dont elle était chargée : on observa seulement que dans cette circonstance, ces vapeurs se condensaient à l'instant et ressemblaient à une fumée fort épaisse qui se fixait sur tous les panneaux des portes et des cloisons, et

les couvrait d'une pellicule de glace qu'il fallait gratter.

La distance à laquelle les sons se propageaient en plein air pendant les grands froids, était toujours un objet de surprise. Si, par exemple, des personnes causaient ensemble sur le ton ordinaire de la conversation, on les entendait de plus d'un mille. Un jour, un homme bien plus éloigné, chantait ; l'oreille du capitaine fut frappée du son de sa voix. On remarqua aussi une autre singularité. Une fois, deux officiers se promenant à deux milles sous le vent des vaisseaux, sentirent tout-à-coup une odeur de fumée si forte que leur respiration en fut gênée ; en avançant un peu plus loin, ils n'en furent plus affectés. La fumée s'élevant avec difficulté lorsque l'atmosphère est extrêmement refroidie, est, comme on le voit, portée très-loin en direction horizontale.

Des chiens des vaisseaux allaient aussi se promener à terre ; il y en eut un qui revint un jour très-maltraité d'un combat qu'il avait soutenu contre un loup ; celui-ci avait dû souffrir aussi, car le chien était grand et fort, et l'on trouva du sang et des poils à un mille au-delà du champ de bataille. D'autres chiens au contraire, fréquentaient la compagnie de loups qui rôdaient souvent autour des vaisseaux, et l'un d'eux finit par disparaître avec eux.

Pendant que l'équipage prenait sur le pont des vaisseaux son exercice ordinaire, on s'aperçut que la baraque construite sur le rivage était en feu. On y courut sur-le-champ et au bout de trois quarts-d'heure de travail, on parvint à éteindre l'incendie, avant qu'il eût causé de grands dégâts; il avait été occasioné par du linge que l'on avait mis à sécher près du poêle et qui, ayant pris feu, le communiqua en un instant aux nattes qui garnissaient l'intérieur du hangar.

Chacun se ressentit de cette aventure : il n'y avait personne qui n'eût le nez et le visage couverts de taches blanches causées par la gelée, de sorte que les chirurgiens couraient sans cesse de l'un à l'autre pour frotter avec de la neige les parties affectées, afin d'y rétablir la circulation. Cette précaution prévint sans doute plusieurs accidens; cependant quelques hommes furent malades pendant plusieurs jours, et un soldat de marine qui n'avait pas mis ses gants, eut trois doigts d'une main et quatre d'une autre gelés à tel point que, les ayant trempés dans l'eau froide, lorsqu'il fut de retour à bord, ils produisirent aussitôt une croûte de glace à la surface.

Le 1^{er} mars, par un très-beau temps, on remarqua, en se promenant sur le rivage, que la neige était glissante comme s'il commençait à dégeler. « Il faut, observe le capitaine, avoir éprouvé

l'impatience avec laquelle nous attendions un changement de température, pour concevoir le plaisir avec lequel nous reçûmes cette nouvelle. »

Le 6 le thermomètre n'était qu'à 14° au-dessous de zéro R. Depuis le 17 décembre, il n'avait pas été si haut; le lendemain la neige fondit sur les parties de la poupe de l'*Hécla* peintes en noir et tournées au sud; elle resta dure sur celles qui étaient peintes en jaune. Le thermomètre au soleil marquait 1° au-dessus de zéro R.

La rigueur du froid avait maintenu dans un état solide sur les côtés de la couverture du pont la glace provenant des exhalaisons produites par la respiration et par la fumée des mets chauds. Comme on ne couchait pas dans cet endroit, il ne résultait aucun inconvénient de cette glace, on peut même dire qu'elle empêchait la chaleur de s'échapper par les fentes. Une apparence d'humidité s'y étant manifestée le 8 mars, le capitaine ordonna de la rompre. Dans cette seule journée, on en enleva plus de cent paniers à bras.

On creusa le 23 un trou dans la glace au milieu du port, elle avait six pieds et demi d'épaisseur, et était couverte de huit pouces de neige; l'eau avait au-dessous de la glace plus de vingt-un pieds de profondeur.

Cependant le jour faisait des progrès rapides; le 7 avril à minuit on voyait assez clair pour con-

sulter aisément le thermomètre. Mais le froid qui avait un instant semblé diminuer, continuait à être très-rigoureux, quoique le soleil restât dix-sept heures sur l'horizon. Vers le milieu de ce mois, le thermomètre descendait quelquefois à 28° au-dessous de zéro. Cette température faisait craindre que les vaisseaux ne fussent retenus dans ce port jusqu'à une époque où il serait trop tard pour que l'on pût se flatter de voir se réaliser les espérances que les succès obtenus l'année précédente avaient fait concevoir. Rien n'annonçait encore le dégel que l'on attendait avec une impatience facile à concevoir; cette durée prolongée de l'hiver causait un chagrin général.

Enfin, pendant les derniers jours d'avril, la neige accumulée sur la couverture du navire, commença à se fondre pendant quelques heures au milieu de la journée. Le 30 la température changea si rapidement, que le thermomètre remonta au point de zéro, qui dans ce climat est réellement le point du dégel. C'était la première fois depuis le 16 septembre, c'est-à-dire, depuis près de huit mois. « Cette température nous parut un été, dit M. Parry; je fus obligé d'employer mon autorité pour empêcher les matelots de faire dans leur habillement des changemens qui auraient pu avoir des suites fâcheuses pour leur santé. »

Le 4 mai l'on commença à déblayer la neige

qui entourait les vaisseaux, et le 6 on se mit à scier la glace; cet opération fut terminée le 17. Vers cette époque on défricha un petit terrain sur le rivage; les plantes que l'on y sema ne végèterent que faiblement; on fut donc réduit à celles qui croissaient dans le jardin de la chambre de l'*Hécla*.

Le 12 mai un matelot annonça qu'il avait vu un lagopède, événement qui n'était pas sans intérêt pour des gens privés de viande fraîche depuis plus de six mois. On en était d'autant plus content, qu'on le regarda comme un présage certain du retour de l'été. Le lendemain on tua un de ces oiseaux, et l'on aperçut les premières traces de rennes et de bœufs musqués se dirigeant vers le nord. Ainsi leur retour avait lieu depuis le moment où le soleil ne quittait plus l'horizon. Bientôt on tua des lagopèdes tous les jours.

Vers le 21 on aperçut chaque jour une diminution sensible dans la quantité de neige qui couvrait la terre; on distinguait çà et là le sol qu'elle avait si long-temps caché. On trouva dans une excursion une grande quantité d'oseille sauvage qui croissait au milieu de touffes de mousse, mais elle ne donnait pas encore de signe de végétation. Le 24 il tomba une pluie assez forte. Ce phénomène auquel on n'était plus accoutumé, attira tout le monde sur le pont.

Le temps étant favorable , le 1^{er} juin , M. Parry résolut de parcourir la terre le long de laquelle on était mouillé et qu'il avait nommée île Melville. Prenant donc avec lui le capitaine Sabine, un chirurgien, deux midshipmens, deux sergens, trois matelots et deux soldats de marine, il se mit en route à cinq heures du soir. On s'était muni de vivres pour trois semaines, de couvertures de laine, d'une cheminée portative et de bois; tous ces objets étaient placés sur une charrette légère qui fut traînée à bras, seul moyen de transport possible dans ce pays. Le départ avait toujours lieu le soir, et l'on s'arrêtait le matin afin de dormir pendant la plus grande chaleur, et d'éviter la réverbération du soleil sur la neige pendant le temps qu'il a le plus de force.

On marcha vers le nord dans une plaine immense qui s'étendait vers l'ouest, sur laquelle rien ne rompait l'uniformité de la neige dont elle était couverte, et qui semblait se terminer à une chaîne de hautes montagnes que l'on avait aperçue de la côte. On traversa des ravins qui s'étendaient du nord-est au sud-ouest; quelques-uns avaient cent pieds de profondeur, et leurs bords étaient presque partout taillés à pic; la charrette n'y passa qu'avec peine; au nord de ce ravin, la surface du sol offrait des masses de grès éparses; lorsque la roue de la charrette en écrasait

les fragmens, il répandait une odeur fétide comme la pierre à chaux; on trouva dans quelques-uns de ces blocs des morceaux de houille, tantôt pure, tantôt mêlée d'ardoise; elle brûlait passablement.

La vaste plaine que l'on parcourait n'était ni entièrement stérile, ni inanimée. Les portions de terrain que la neige avait abandonnées, paraissaient plus fertiles que le voisinage de la baie; le saule nain, l'oseille, le pavot nudicaule, la saxifrage, et surtout la mousse, y croissaient en plus grande quantité; toutefois on ne put trouver assez de branches de saule sèches pour faire fondre la neige, il fallut avoir recours au bois de provision. Des canards, des pluviers, des rennes, parcouraient cette solitude.

Dans l'endroit où l'on fit halte le 5 à minuit, on rencontra deux petites flaques d'eau bourbeuse que l'on but plutôt que de faire du feu pour fondre la neige, car il importait de ménager le bois. Les endroits découverts que l'on découvrait dans la plaine, rappelaient les Oasis du grand désert d'Afrique. En allant plus au nord, ils étaient d'une stérilité complète, le pavot même ne s'y montrait plus. Un vent assez frais ayant commencé à souffler du sud-est, les matelots arrangèrent sur la charrette une couverture en guise de voile, invention qui réussit à merveille.

Le 4, lorsque l'on eut dressé les tentes à sept heures du matin, le vent devint si impétueux et chassa la neige avec tant de force, que l'on s'estima fort heureux de pouvoir se mettre à l'abri de la charrette. On la plaçait toujours du côté du vent, afin de rompre sa violence. Malgré la rigueur du climat, quand on s'était enveloppé des couvertures de laine, on avait assez chaud pour pouvoir dormir. Toutes les fois que l'on dressait les tentes, quelque courte que dût être la halte, le chirurgien examinait les pieds de chacun et lui faisait changer de bas; précaution très-salutaire. Il gelait toutes les nuits, ou pour mieux dire, pendant tout le temps que le soleil se montrait dans la partie septentrionale de l'horizon.

Après qu'on eut parcouru quelques milles, le 5 on découvrit des montagnes à une grande distance au nord-est; les voyageurs ne savaient si l'espace qui les en séparait était la mer ou une plaine unie; mais le 6, arrivés sur une hauteur, tout leur prouva que c'était la mer. Ils constatèrent ensuite que les montagnes appartenaient à une autre île, elle fut nommée île Sabine. On parvint à travers une neige fort épaisse sur le rivage de la plaine; la mer y avait jeté des morceaux de glace dans lesquels on observa des fentes parallèles à la ligne de la côte, ce qui est occasioné par le mouvement de la marée en hiver. Pour s'assurer encore

mieux que l'on avait la mer devant soi, M. Parry et les deux midshipmens suivirent la côte vers l'ouest et gravirent sur un promontoire. La mer avait amassé à ses pieds, et au-delà à perte de vue, des glaçons énormes: ils avancèrent ensuite à une cinquantaine de toises sur la glace, et essayèrent d'y faire un trou, afin de goûter l'eau; après deux heures de travail; ils furent obligés de renoncer à cette tentative. L'ayant ensuite renouvelée quand ils eurent rejoint leurs compagnons qu'ils amenèrent au même endroit, ils trouvèrent que la glace avait quatorze pieds quatre pouces d'épaisseur; l'eau qu'elle recouvrait était salée.

On éleva sur la partie la plus haut du cap, une espèce de monument en pierres, de forme conique, ayant douze pieds de diamètre à sa base, et autant de ce point à son sommet. On y déposa un cylindre d'étain dans lequel on plaça un papier contenant les noms des voyageurs, la date de leur séjour et le motif qui les avait amenés dans cette île. On y joignit quelques pièces de monnaie d'Angleterre.

Cette opération terminée, on fit route au sud-ouest, traversant des montagnes qui se prolongeaient à quatre lieues vers l'ouest où elles étaient beaucoup plus hautes. Quoique l'inégalité du terrain rendit la marche fort pénible, on n'était cependant pas fâché d'être au milieu d'un