

pays plus varié que les plaines couvertes de neige. Pour la première fois depuis plus d'un an, on vit un petit ruisseau d'eau courante, il avait six pouces de profondeur. On rencontra ensuite plus d'eau que l'on ne désirait, car le terrain était souvent fangeux, et la charrette n'y roulait que difficilement.

Après une alternative de plaines et de ravins, on arriva le 12 sur une montagne haute de 900 pieds. De ce point, on vit une immense plaine de glace qui se prolongeait à l'ouest à perte de vue, et qui à l'est, était bornée par d'autres montagnes. En descendant dans un ravin au fond duquel coulait un ruisseau, l'essieu de la charrette se rompit. Comme elle n'était plus bonne à rien, on en brûla le bois pour faire cuire des lagopèdes. « Il n'est pas aisé à ceux qui ne l'ont pas éprouvé, dit M. Parry, de se figurer avec quel plaisir on fait un repas chaud après avoir vécu plusieurs jours de provisions froides dans ce climat rigoureux. Ce changement nous parut d'autant plus agréable que la viande qui faisait notre principale nourriture était ordinairement gelée quand on la retirait des boîtes d'étain où elle était conservée. » Comme on avait assez de bois, on laissa les roues entières dans le lieu où l'essieu s'était brisé. Si quelques voyageurs passent jamais dans ces régions éternellement glacées, ils reconnaîtront à

ces marques que d'autres hommes les ont visitées avant eux.

L'accident arrivé à la charrette fit prendre de nouveaux arrangemens pour le transport du bagage : on côtoya ensuite la baie dans laquelle tombait le ruisseau du ravin; un cap en forme l'entrée à l'est : les couches horizontales des rochers de grès qui en sont voisins, les font ressembler à des ruines d'édifices plutôt qu'à des ouvrages de la nature. D'énormes fragmens tombés de leur sommet couvraient presque tout l'espace qui les sépare du rivage. La végétation était plus active dans cet endroit que dans le reste de l'île; sa situation abritée y faisait croître une quantité de mousses, d'herbes, de saules nains et de saxifrages, on y cueillit même une renoncule glaciale. Ce lieu est favorable au gibier.

Quand on eut reconnu que cette baie s'étendait à une distance considérable à l'est et à l'ouest, on résolut de la traverser sur la glace, et l'on fit halte à une petite île qui était située au milieu; un trou qui se trouvait là donna lieu de s'assurer que l'eau était salée. Cette baie reçut le nom de Liddon, de celui du capitaine du *Griper*.

Le trajet de ce bras de mer terminé, on arriva dans l'île Melville, où l'on rencontra beaucoup de fiente de bœufs musqués, de rennes et de lièvres; les végétaux étaient assez abondans. Des

huites d'Eskimaux dont on vit les débris, ressembloient à toutes celles que l'on avait observées. On supposa qu'elles étaient abandonnées depuis long-temps. Le 14 on campa au pied des montagnes que l'on avait aperçues déjà des vaisseaux, et que leur forme aplatie avait fait nommer Monts de la Table. On y gravit le lendemain, on y érigea un monument en pierres, et l'on en détermina la position à $74^{\circ} 48'$ de latitude et $111^{\circ} 11'$ de longitude occidentale. « Nous arrivâmes à bord le 15 à sept heures du soir, dit M. Parry, et j'entendis avec plaisir faire l'observation que nous avons tous l'air plus robuste et mieux portant qu'à notre départ. Nous avons parcouru dans cette excursion à peu près 180 milles.

Cependant le dégel s'opérait graduellement. Les ravins dans lesquels il n'y avait pas une goutte d'eau quelque temps auparavant, furent remplis, vers la fin de juin, de torrens si profonds et si rapides, qu'il n'y avait pas moyen de les traverser. Dans les premiers jours de juillet, les trous qui s'étaient formés sur divers points de la glace dans le port, communiquaient déjà avec la mer. Dans les environs des vaisseaux la glace n'avait plus que deux pieds d'épaisseur; il n'en était pas de même à l'entrée du port, où l'eau avait plus de profondeur; dans ces cas-là il faut bien plus de temps à la glace pour se fondre. Les torrens nom-

breux auxquels la fonte des neiges donne naissance sur terre, et qui, sous la latitude de l'île Melville coulent pendant près de six semaines vers l'océan, sont un des plus puissans moyens employés par la nature pendant la courte durée de l'été pour fondre les glaces qu'un long hiver a produites sur la mer. Il doit donc paraître probable, observe M. Parry, que les côtes élevées sont plus favorables que les terres basses à la prompt dissolution de la glace près du rivage, parce qu'elles fournissent un courant d'eau rapide tant que le dégel dure.

« Le 16 juillet, ajoute ce navigateur, l'on ne voyait plus de neige sur l'île que dans les endroits où le vent l'avait accumulée, de sorte que cette terre nous offrait à peu près le même aspect qu'à l'instant de notre arrivée. Après les froids excessifs que nous avons éprouvés, le temps nous paraissait aussi doux et aussi agréable que dans l'été des autres climats. La promenade, le gibier que nous procuraient nos chasseurs, l'oseille que nous avions en abondance, avaient complètement détruit tous les germes de scorbut qui pouvaient exister parmi nous, et nous jouissions d'une santé aussi parfaite qu'à notre départ d'Angleterre. »

Le 17 le thermomètre monta jusqu'à 10 et 12° R. Ce fut le plus haut degré de chaleur de cet été.

Enfin le 26 on put mettre à la voile, et les vaisseaux avancèrent aussi loin que les glaces le leur permirent. Quand elles les forcèrent à s'arrêter, on observa, du haut du mât, qu'à l'entrée du port et au large, la mer présentait toujours une surface gelée à perte de vue. Le 30 les glaces se mirent en mouvement vers le sud est, et se détachèrent pour la première fois des deux caps qui forment l'entrée du port.

Tous les préparatifs du départ définitif étant terminés, et la glace laissant un espace suffisant pour voguer; le 1^{er} août, les vaisseaux firent route vers l'ouest le long de la côte. Le canal navigable entre la terre et les glaces, avait depuis un mille jusqu'à deux milles et demi de largeur; cependant elles gênaient de temps en temps la marche des vaisseaux; des brumes épaisses, une neige abondante étaient d'autres inconvénients de ce climat boréal. Le 6 on était parvenu à un cap où les glaces bouchaient entièrement le passage. L'eau de la mer avait quarante-cinq pieds de profondeur, l'*Hécla* était à soixante pieds de la côte, rien ne pouvait le défendre contre les glaçons que l'on apercevait à moins d'un demi-mille. « C'étaient, dit M. Parry, les plus énormes que nous eussions vus jusqu'alors. Le *Griper* avait été soulevé par les glaçons à quelques pieds hors de l'eau. Notre position était critique. J'envoyai mon lieu-

tenant et un matelot sur une montagne à l'ouest, pour reconnaître l'état des glaces de ce côté et au sud. Suivant le rapport qu'il me fit, elles s'étendaient jusqu'à une terre située à près de quarante milles de distance, et que nous avions souvent cru apercevoir de ce côté, pendant que nous étions encore dans le port.

« Le 8 j'allai sur la montagne, et je vis clairement la terre au sud et à l'ouest; ses côtes sont très-élevées; on y distingue trois caps. C'est la plus occidentale que l'on ait découverte jusqu'à présent dans les mers polaires au nord de l'Amérique, car elle s'étend au-delà du 113^{me} degré de longitude ouest. Je la nommai Terre de Banks.

« Les glaces restant dans le même état, il devint évident, d'après l'expérience de cette année et de la précédente, qu'il y avait vers l'extrémité sud-ouest de l'île Melville, quelque cause qui arrêtait les glaçons et qui semblait braver tous nos efforts pour avancer à l'ouest. Nous étions parvenus à cette hauteur le 17 septembre 1819, après avoir essuyé des coups de vent impétueux du nord-ouest, qui seuls éloignent la glace de ces côtes, et nous avions trouvé d'immenses champs de glace qui touchaient à la terre. Nous y arrivions au commencement d'août en 1820 et nous éprouvions les mêmes obstacles que l'année précédente; nous n'avions donc aucun motif raison-

nable qui pût nous faire espérer de les vaincre. »

M. Parry fit encore une nouvelle tentative pour avancer en changeant la direction de sa route, elle fut infructueuse. Alors étant monté avec deux officiers sur la partie la plus haute d'une pointe de terre, il ne put voir d'autre canal libre qu'un espace de trois quarts de mille de largeur qui se prolongeait jusqu'à un cap escarpé, éloigné de deux milles, et formant le dernier point de terre qui fût visible de ce côté. Au-delà on ne découvrait qu'un champ de glace compacte.

L'endroit où se trouvaient alors les vaisseaux, est situé par $74^{\circ} 26'$ nord et $113^{\circ} 46'$ ouest. C'est le point le plus occidental auquel on soit parvenu dans la mer polaire au nord de l'Amérique. On revint à l'est pour tâcher de pénétrer ensuite au sud; le 16 au soir, la mer cessa d'être navigable. Les bâtimens furent obligés d'entrer dans un petit port que formaient d'énormes glaçons échoués. Mais ces masses qui les protégeaient contre l'effort des autres glaces, les menaçaient eux-mêmes, car leurs sommets inclinés du côté de l'*Hécla*, semblaient près à l'écraser dans leur chute. Les vaisseaux restèrent ainsi jusqu'au 23, entourés de glaces immobiles; alors le vent ayant soufflé de l'ouest et ayant mis celles-ci en mouvement, ils s'arrêtèrent, après six milles de la navigation la plus difficile, au milieu de glaçons d'une grosseur

bien supérieure à ceux de la mer de Baffin, près d'un cap de l'île Melville.

La saison qui s'avançait ne laissait guère d'espoir d'avancer davantage vers l'ouest, car en vingt-trois jours on n'avait fait que soixante milles, et il en restait encore près de neuf cents à parcourir avant d'arriver au cap le plus occidental de l'Amérique sous ces latitudes élevées. D'ailleurs l'état des vivres et des combustibles ne permettait pas de songer à passer un second hiver dans ces régions boréales. Le commandant prit donc l'avis de ses officiers; ils partagèrent unanimement son opinion que toute tentative pour arriver à l'ouest sous ce parallèle serait infructueuse et ferait perdre un temps qui pourrait être employé plus utilement. Ils pensaient aussi qu'en retournant à l'est, il convenait de suivre les bords de la glace au sud, afin de chercher de ce côté une ouverture qui pût conduire sur les côtes septentrionales de l'Amérique, et si l'on n'y réussissait pas, de retourner au plutôt en Angleterre.

Dès le 25 août on observa que la neige qui était tombée ce jour là ne fondait pas; ce qui annonçait que la surface de la terre était déjà refroidie au-dessous du point de la congélation.

Au sud, les glaces qu'on longeait formaient une masse dans laquelle on n'apercevait pas une seule fente dans un espace de plusieurs milles, quoique

les glaçons ne s'élevassent guères à plus d'un pied au-dessus du niveau de la mer. On essaya une fois de pénétrer au sud, mais après avoir avancé à peu près à deux milles de distance, on fut obligé de rebrousser chemin. Toutes les îles que l'on rencontra étaient environnées de glaces jusqu'à la distance de cinq milles de leurs côtes; cependant le détroit de Barrow était aussi navigable que le parage le plus ouvert de l'Océan atlantique.

Le 31 août les deux vaisseaux sortirent du détroit de Barrow, ayant ainsi passé dans cette mer polaire onze mois, durant lesquels ils avaient été réduits à deux tiers de ration de pain, et des autres provisions, pendant près de quatre. Le combustible avait été de même soigneusement épargné; c'était ce qui avait paru le plus pénible à l'équipage. Quand on fut hors du détroit, le capitaine fit faire du feu dans les deux bâtimens en quantité suffisante, pour en bien échauffer l'intérieur, et l'on distribua ration complète de vivres.

En entrant dans la mer de Baffin, on en rangea la côte occidentale, d'aussi près que les vents le permirent: en quelques endroits les glaces formaient une barrière impénétrable; ce qui était d'autant plus contrariant qu'elles empêchaient parfois d'entrer dans des bras de mer, où d'un temps fort clair, on n'apercevait dans le fond aucune apparence de terre. On descendit à terre,

et l'on reconnut que cette partie de la côte avait été récemment visitée par les Eskimaux. Bientôt on rencontra plusieurs bâtimens anglais occupés à faire la pêche de la baleine.

Le 6 on était près d'une ouverture que dans le dernier voyage on avait nommée Clyde-River; le temps ne permettait pas d'approcher de la terre, lorsque des Eskimaux accostèrent les vaisseaux sans montrer la moindre défiance; suivant leurs désirs, on les prit à bord avec leurs canots. C'étaient un vieillard et trois jeunes gens. Ils manifestaient leur joie de chaque présent qu'on leur faisait, par des cris qu'ils continuaient jusqu'à en perdre haleine, puis ils sautaient; on reconnaissait qu'ils étaient accoutumés à faire des échanges. Ils furent constamment honnêtes, ne cherchant pas à dérober la moindre chose. Le soir on ramena l'un d'eux qui avait vendu son canot; les autres qui auraient pu devancer l'embarcation européenne, lui tinrent constamment compagnie.

Le lendemain le capitaine alla à terre avec plusieurs de ses compagnons. Lorsqu'on s'avança vers les cabanes des Eskimaux, il en sortit quatre femmes et sept enfans; on fit des échanges avec elles, et on leur donna différens objets. C'était les servir suivant leur goût, car elles ne cessaient de répéter le mot *pilleteï* (donnez). Elles jetaient un œil de convoitise sur les boutons des officiers

qu'elles regardaient sans doute comme des ornemens à cause de l'ancre et de la couronne qu'elles y voyaient ; on en détacha quelques-uns pour les satisfaire. Tous ces Eskimaux, hommes et femmes, touchaient deux fois de la langue ce qu'ils recevaient. Ils ressembaient à ceux du Grœnland et de Pitovak, étaient vêtus de même et parlaient la même langue ; autant que l'on en put juger en comparant les mots dont on avait conservé la mémoire. Les femmes, à l'exception de la plus jeune, avaient la figure tatouée.

Leurs traîneaux auxquels ils attèlent des chiens, sont grossièrement fabriqués et fort lourds ; on n'en vit qu'un seul. Il était en ossemens de baleine et en ramures de renne attachés ensemble avec des courroies de peau de phoque. La plupart de leurs chiens étaient noirs ; ces animaux étaient farouches et d'une voracité incroyable ; ils se rapprochent beaucoup des loups.

Les Eskimaux ont des couteaux qu'ils font avec des défenses de morse ; ils en forment la lame à force de l'aiguiser sur une pierre, ce qui doit leur prendre un temps considérable, puisqu'ils n'ont aucun outil qui puisse leur faciliter cette opération. Ils ont des vases en pierre et d'autres en ossemens de baleine composés de deux pièces si solidement cousues l'une avec l'autre, qu'il ne peut pas s'en échapper une seule goutte d'eau.

Ces gens étaient bien plus propres que les Eskimaux du nord-est de la mer Hudson. Ils ne se départirent pas un instant de la probité dont ils avaient déjà donné des preuves. Quand on se sépara d'eux, on leur fit présent d'une bouilloire en cuivre qui augmenta ainsi les trésors dont on les avait enrichis.

Combien on regretta de n'avoir pas, dans cette occasion, le secours de Sackehouse qui avait été si utile dans le voyage précédent. Cet homme si bon et si intelligent n'existait plus. A son retour en Angleterre en 1818, l'amirauté fut si contente des services qu'il avait rendus, qu'elle le fit partir pour Edinbourg d'où il était venu, et recommanda de ne rien épargner pour qu'il reçût toute l'instruction qu'il était capable d'acquérir. Le gouvernement se chargeait des frais de son éducation et de son entretien. Malheureusement, Sackehouse, attaqué d'une fièvre pernicieuse, y succomba au mois de février 1819, au grand chagrin de tous ceux qui l'avaient connu.

Le lieu où l'on vit les Eskimaux est situé par 70° 21' nord, et 58° 28' ouest. Le bras de mer était si profond, que même près des côtes on ne trouvait pas fond pour mouiller.

Malgré son désir de ranger la côte de près, M. Parry fut souvent obligé de s'en tenir éloigné, à cause des masses de glaces qui la bordaient, et

même de la perdre de vue, pour ne pas être enfermé au milieu des glaçons nouvellement formés. Les brumes et les coups de vent gênaient aussi la navigation. La saison était déjà trop avancée pour que l'on pût continuer la reconnaissance de ces parages; en conséquence le 27 septembre on fit voile pour l'Angleterre. Le 28 octobre on vit la côte d'Écosse; le 18 décembre les vaisseaux mouillèrent dans la Tamise. Leurs équipages jouissaient d'une très-bonne santé, l'on n'avait perdu qu'un seul homme dans le cours de ce voyage long et difficile.

L'amirauté ayant déclaré que les équipages de l'*Hécla* et du *Griper* avaient droit à la récompense nationale de 5000 livres sterling (125,000 fr.), la répartition en fut faite aussitôt. Le commandant de l'expédition reçut 1,000 livres. Les matelots eurent chacun 10 livres; le reste fut partagé d'après le grade de chacun.

Avant les deux expéditions aux mers boréales dont on vient de lire la relation, chaque géographe bâtissait à sa fantaisie une hypothèse sur l'état de ces parages éloignés. Les deux voyages de M. Parry l'ayant mis à même d'acquérir sur ce point des lumières qu'il est impossible d'obtenir en restant à étudier dans son cabinet, le résultat de ses réflexions ne peut être que très-instructif; on va donc en présenter le sommaire.

En examinant la carte des mers polaires, et en prenant en considération nos dernières découvertes et celles de Mackenzie, il est difficile de conserver le moindre doute sur l'existence d'un passage entre la mer de Hudson et le détroit de Béhring. Les îles nombreuses que nous avons découvertes à l'ouest du détroit de Barrow, et que nous avons nommées îles Géorgiennes, la terre que nous avons aperçue dans le sud, tracent probablement la direction que doit suivre le passage.

Le succès qui avait couronné nos efforts dans l'été de 1819, lorsque nous eûmes franchi le détroit de Lancaster, nous fit espérer de réussir complètement dans notre entreprise avant la fin de l'été suivant; mais nous n'avions pas bien calculé la rigueur du climat contre lequel nous avions à lutter, ni la brièveté du temps pendant lequel il est possible de naviguer dans cette partie de la mer polaire, et qui n'est que de sept semaines. Les obstacles que les glaces nous opposèrent augmentèrent à mesure que nous avançons vers l'ouest; je m'attendais effectivement à rencontrer les plus grandes difficultés de ce genre à peu près à mi-chemin entre l'Océan atlantique et le Grand-Océan: une fois cette barrière passée, j'espérais que nous naviguerions plus facilement, parce que l'expérience a fait voir que le climat de la côte

occidentale de l'Amérique est plus doux que sur la côte orientale.

« Notre voyage a démontré que dans les mers polaires on ne peut naviguer sûrement que le long des côtes. Si la terre eût continué à se prolonger à l'ouest, nous eussions sans doute réussi à avancer davantage de ce côté. Il est donc à souhaiter que les bâtimens cherchent à se rapprocher des côtes d'Amérique qui doivent s'étendre jusqu'à l'extrémité occidentale de ce continent. Ils auraient l'avantage de trouver un climat moins rigoureux que celui sous lequel nous avons hiverné, puisqu'ils seraient de quelques degrés plus au sud; ils y auraient probablement du bois, des plantes antiscorbutiques et du gibier; enfin la chance de faire passer de leurs nouvelles par les Eskimaux ou les Indiens.

« Pour pénétrer dans la mer polaire, de manière à pouvoir suivre la côte d'Amérique, il est à désirer que l'on découvre un passage conduisant de l'Océan atlantique dans cette mer, sous une latitude plus méridionale que celle du détroit par lequel nous sommes entrés. On peut raisonnablement se flatter d'en trouver un entre le détroit de Hudson et le détroit de Lancaster; la côte offre plusieurs ouvertures qui n'ont pas encore été reconnues suffisamment. On peut aussi essayer par l'intérieur de la mer de Hudson.

« Durant notre navigation, les vents du nord et du nord-ouest produisaient toujours le double effet d'écarter les glaces des côtes méridionales des îles Géorgiennes et d'amener le beau temps: cette circonstance jointe à ce que nous n'employâmes que six jours pour retourner du port d'hivernage à l'entrée du détroit, tandis qu'en venant il avait fallu cinq semaines pour parcourir la même distance, semble un motif raisonnable de conclure que la tentative pour passer d'une mer à l'autre, pourrait se faire avec plus d'espoir de succès, en prenant le détroit de Behring pour point de départ, plutôt que la côte de la mer de Baffin. Mais la longueur du voyage qu'un navire anglais doit d'abord entreprendre pour parvenir à ce point, rend cette entreprise impraticable pour nous.

« Du reste, quel que soit le résultat des tentatives qui pourront encore avoir lieu pour décider cette grande question géographique, celles qui ont déjà eu lieu n'ont pas été sans utilité pour le commerce; les navires qui font la pêche de la baleine dans la mer de Baffin, se plaignaient de ce que ces cétacés y devenaient rares. Depuis 1818 les bâtimens ont suivi la côte du Grœnland jusqu'au 76^{me} degré nord, et leurs efforts pour surmonter les obstacles que les glaces leur opposaient, ont été récompensés par la quantité de baleines qu'ils ont prises. D'autres, franchissant la barrière

de glaces qui occupé le centre de la mer, se sont rapprochés de la côte occidentale et ont même pénétré dans le détroit de Lancaster. Leur succès fut tel, que jamais on n'en avait obtenu de semblables dans le détroit de Davis. »

Le résultat du voyage de Parry causa une satisfaction générale en Angleterre, et fit concevoir les plus vives espérances de la réussite d'une nouvelle expédition. En conséquence deux vaisseaux furent armés; on les munit de tout ce dont ils avaient besoin pour deux ans; ils partirent sous son commandement au printemps de 1821. Ils devaient entrer dans la mer de Hudson et essayer de pénétrer de ce côté dans la mer polaire. Ils ne sont pas encore de retour au printemps de 1823. On avait vers le commencement de cette année répandu le bruit qu'ils avaient été vus dans les parages voisins du détroit de Béhring; mais un examen attentif de cette nouvelle, a fait voir qu'elle était controuvée. Il ne faut pas renoncer à tout espoir de revoir ces hardis navigateurs, qui animés de zèle pour le progrès de la géographie, ont hasardé de nouveau des périls dont ils avaient fait la dure expérience; cependant on ne peut se dissimuler, d'un autre côté, que ces périls sont nombreux et si redoutables, que malgré tous les efforts de la prudence humaine, il est quelquefois impossible de les éviter.

VOYAGE

AUX COTES DE LA MER POLAIRE,

FAIT PAR TERRE,

A TRAVERS L'AMÉRIQUE SEPTENTRIONALE,

PAR M. JOHN FRANKLIN,

Capitaine de vaisseau.

(1819 — 1821.) (1)

AVANT même que l'issue de l'expédition de M. Parry fût connue, le gouvernement britannique résolut d'en envoyer une autre par terre pour déterminer les longitudes et les latitudes de la côte nord de l'Amérique septentrionale, et la direction de la côte depuis l'embouchure du fleuve Mine de Cuivre, jusqu'à l'extrémité orientale du continent. La marche à suivre et les mesures à prendre pour parvenir à ce but, étaient laissées au choix du capitaine Franklin qui fut chargé du

(1) Ce voyage n'a pas encore été traduit en français.