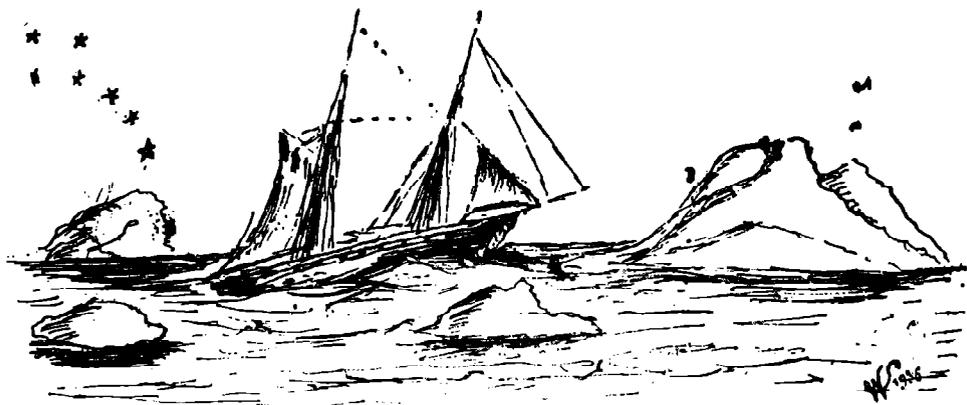


N. Monasterev

GROUMANT

LE SPITZBERG INCONNU

A bord du "Foucault" en 1935



L'ACTION INTELLECTUELLE

GROUMANT

Le Spitzberg inconnu, à bord du "Foucauld" en 1935

DU MÊME AUTEUR

DANS LA MER NOIRE, Payot, Paris 1928.

UNTERGANG DER ZAFLOTTE, Ed. Mittlet et Shon,
Berlin 1930.

HISTOIRE DE LA MARINE RUSSE, Payot 1932.
(*En collaboration*).

LA MARINA RUSSA NELLA GUERRA MONDIALE
1914-17, Uff. del Capo di Stato Maggiore della Marina,
Firenze 1934.

SUR TROIS MERS, Saliba 1932.

LE NAVIRE SOUS-MARIN, Nouvelles Editions Latines,
Paris 1935.

LA RACE SLAVE ET LA MER, Editions Militaires,
Sofia.

EN PRÉPARATION :

LES CHEVALIERS DE L'ARCTIQUE.

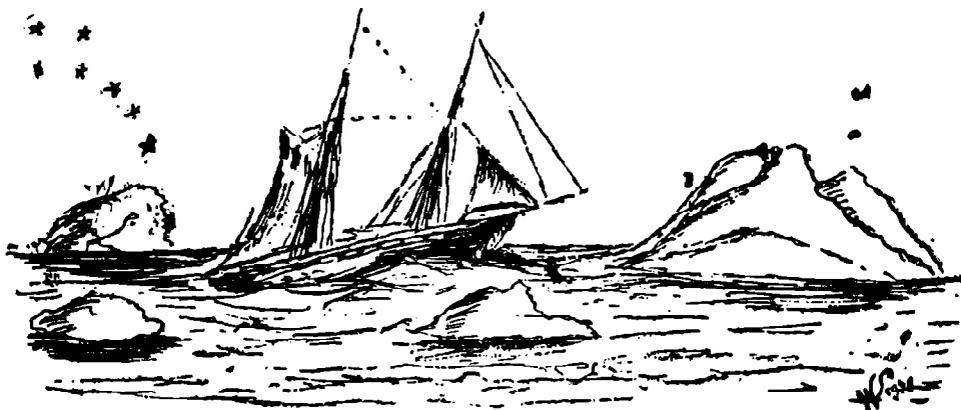
VERS LES MERS CHAUDES.

N. Monasterev

GROUMANT

LE SPITZBERG INCONNU

A bord du "Foucault" en 1935



L'ACTION INTELLECTUELLE

IL A ÉTÉ TIRÉ DE CET OUVRAGE :

10 EXEMPLAIRES SUR ALFA ;

500 EXEMPLAIRES SUR BOUFFANT

Tous droits réservés à l'auteur.

VERS GROUMANT

Le soleil d'Afrique chauffe en plein et la légère brise d'Est ne parvient pas à le tempérer. Ardents sont les bords du golfe, ardent l'îlot sableux et désert devant nous.

Son phare et ses rives paraissent séparés de la mer, comme suspendus dans l'air. Le soleil semble-t-il, a brûlé la base du phare et la rive moussue, laissant à leur place une traînée de cendre.

Jeu de réfraction ; car avec la brise qui augmente, cette traînée de cendre bouge, se colore et on voit distinctement au lieu du ton grisâtre une longue terre verte et jaune : l'île Kuriat.

Mais on en est encore loin. Le vent fraîchit et il souffle, alors, cette brise d'été qui durera toute la nuit passant de l'étendue bleue couverte d'écume, à l'étendue argentée et mouvante des olivettes.

Le « Rurik » gonfle ses voiles, force son allure. Il est légèrement à la bande et coupe de son étrave la vague d'abord naissante, puis plus forte qui le fait légèrement tanguer.

Elle mouille à tout moment la ralingue du foc, roule sur le pont chaud en traînée écumeuse et disparaît laissant derrière elle un dépôt salin.

Et voici, devant moi, la pleine mer. Là, à droite, se dessinent les constructions cubiques irréelles de la Kasba, vieille forteresse de Mahdia.

Nous passons maintenant là où, depuis des siècles gisent au fond de la mer les galères de Sulla(1); là où passa l'Armada conduite par les descendants des Varègues, les Normands.

Le « Rurik » et moi, nous sommes aussi de cette lointaine contrée nordique d'où sont venus ces marins hardis. Le « Rurik » — parce qu'il porte le nom du grand Varègue —, moi — parce que je sens couler dans mes veines le sang rebelle des ancêtres —.

Je regarde au loin et la vague caressante me murmure des vieilles légendes : légende chevaleresque pleine de vaillance, de courage et d'honneur, légende de cette mer redoutable et glacée, légende de la liberté grisante, des pays de nuit blanche.

Vers le Nord, le Nord magique mon être tout entier s'élançe.

(1) Ces galères étaient chargées des œuvres d'art de la Grèce. Elles furent entraînées par une tempête, près de Mahdia et y firent naufrage.

Elles furent découvertes il y a trente ans et une grande partie de leurs trésors se trouvent actuellement au Musée du Bardo, à Tunis.

Dunkerque par une nuit claire, transparente, étoilée. De tous côtés des silhouettes sombres de navires se dessinent, soit dans les bassins, soit serrés les uns contre les autres et on ne distingue nulle vie sur eux. Comme oubliés ou abandonnés, ils dorment.

Un seul au milieu d'eux rayonne et vit. Une joyeuse clarté inonde ses ponts, les passerelles, une partie du môle et tranche crûment sur l'obscurité et le silence environnant.

C'est « Foucauld », qui cette nuit nous emportera vers le Nord. Les passagers fatigués par le voyage ont regagné leurs cabines. L'orchestre s'est tu, les lumières se sont éteintes dans les salons.

Seuls quelques-uns de nous demeurent attendant patiemment l'heure tardive de la marée montante.

Sans bruit, deux ombres accostent le « Foucauld ». Ce sont les remorqueurs. Quelques commandements brefs et étouffés, le « Foucauld » se détache silencieusement du quai, glissant parmi les gros cargos noirs.

Cette nuit d'août sèche et froide, succédant brusquement aux nuits chaudes et humides d'Afrique, me glace. Il y a plus de 15 ans que je ne l'ai sentie. Mais c'est une impression fugitive. Quelques centaines de pas sur le pont et la nature nordique reprend ses droits ; ma poitrine se gonfle comme d'un nectar du souffle de l'Océan.

Nous sommes dans le canal étroit de sortie. La marée s'y précipite avec force et bruit, se brisant contre les pilotis de la digue. Elle essaie de retenir le navire dans ses étaux puissants, soit en le drossant vers la digue, soit en le rejetant vers le bord opposé du canal. On entend sans arrêt le son du télégraphe de commande des machines, le ragage de la drosse du gouvernail et les vibrations de la coque sous la poussée de ses hélices.

Le « Foucauld » obéit docilement à son commandant dont le bras ferme le conduit vers le large.

Nous sommes en pleine mer ; les remorqueurs nous ont lâchés, et « Foucauld » libre maintenant, s'éloigne rapidement des feux verts et rouges des musoirs de la digue.

Déjà bien loin, par là-bas, clignotent dans les lueurs grisâtres de l'aube les feux du port. Tout ce qui nous rattachait à la terre reste

derrière nous. Devant nous c'est l'immensité verte et bleue.

Les hélices vrillent, rejetant des gerbes d'eau écumeuses que les premiers rayons du soleil levant colorent de mille feux.

Comme il fait bon. On aspire tout à coup au repos, comme après le quart de chien (1). Une envie irrésistible de regagner la cabine chaude et accueillante s'empare de vous.

Ah dormir, pendant que... A Dieu vat !

Les coutumes maritimes, une fois acquises, ne vous lâcheront jamais plus : même si vous vous couchez tard, à 7 heures on est déjà debout pour être prêt sur le pont à saluer les couleurs ; vous vous réveillez comme si quelque chose vous appelait.

Il est vrai qu'ici à bord de « Foucauld », il n'y avait pas de cérémonie des couleurs, mais mon ancienne habitude de la marine de guerre, m'est revenue. Il me semblait que comme de coutume, la porte de ma cabine allait être ouverte par le timonier de quart et entendre :

— « Votre Honneur, levez-vous, les clairons sonnent, on va hisser les couleurs avec cérémonie ».

(1) Le quart de 0 h. à 4 h.

Oui, oui, il y a de cela déjà bien longtemps. Tous ces souvenirs passent dans ma mémoire comme dans un écran de cinéma ; je ne les oublierai jamais.

A 8 heures j'étais sur le pont, je n'y apercevais que deux personnes seulement, probablement d'anciens marins comme moi, faisant les cent pas. Nos yeux se portaient tantôt sur les hommes faisant le lavage du pont, tantôt vers l'horizon. De temps en temps la jumelle était braquée croyant sans doute découvrir quelque chose et ce geste se renouvelait à chaque instant sans qu'un mot soit prononcé.

Le « Foucauld » est en pleine mer du Nord, faisant route directement sur Kopervik. Il fait calme. Le soleil reluit dans toute sa splendeur. Peu à peu le pont s'anime et se garnit de groupes de passagers. Les dames avec leurs fraîches et multicolores toilettes donnent à l'observateur placé plus haut l'impression de corbeilles fleuries disséminées ça et là. Le plus gracieux effet nous est encore donné par de nombreux goëlands, qui nous font escorte dans le sillage du navire.

C'est l'heure de l'apéritif. La musique du bord joue. On bavarde, on rit, on chante et on joue. La franche gaité fuse de tous côtés.

Ainsi, le premier jour en mer laisse prévoir que notre croisière se poursuivra sous l'indice de bons présages.

Cependant je la connais, cette mer du Nord. J'étais bien jeune, je la traversais sur un magnifique trois mâts, avec ses voiles bien blanches déployées. C'était un des derniers aigles de la mer.

Je me souviens qu'elle n'était pas aussi clémentine qu'aujourd'hui. Le vent soufflait fort et le navire trop à la bande, faisait parfois toucher par le sommet de ses vagues l'extrémité des basses vergues. Les nuages étaient bas, floconneux et gris noirs, cachant complètement le ciel ; la mer en furie épousait en plus sombre la teinte de ces nuages. Le navire tremblait sous ses coups terribles, mais soutenait stoïquement les paquets de mer, qui l'envahissaient.

Ah, quel beau temps, le temps passé de ces rois des mers. Où sont-ils maintenant ?

La première journée se passa donc très agréablement. Dans la soirée on crut devoir continuer ; il y eut bal et concert. Les amateurs de bridge ne tardèrent pas à se faire connaître. Alors, cela était le prélude de la « croisière du bridge sans fin ».

CHEZ VIKINGS

La mer du Nord a été traversée en deux jours et demi. Nous longions la côte de la Scandinavie. Je me suis levé rapidement sentant que le « Foucauld » avait diminué de vitesse. Par le travers du hublot de ma cabine, je ne distinguais qu'un horizon grisâtre. Il me semblait qu'il faisait encore nuit, la nuit blanche du Nord. Le jour commençait à peine, mais la brume épaisse nous entourait de tous côtés.

Le « Foucauld » avançait avec une extrême prudence par crainte des rocs sous marins bordant les îles et disséminés à foison.

Quelques minutes se sont passées quand, d'un coup, à quelques dizaines de mètres à bord, j'ai vu le roc abrupt. Les brisants avec bruit léchaient les pierres mousseuses, tandis que le sommet était caché par le brouillard.

Au premier moment j'eus peur et puis un sentiment de joie indescriptible m'envahit :

j'ai revu des choses très chères depuis longtemps oubliées. Oui, c'était vrai.

Combien d'années j'ai passé parmi ces rocs et combien de bonheur et de réjouissances ont été éprouvés parmi eux. Mais seulement là où passaient les meilleurs jours de ma jeunesse, les rocs de granit étaient encore plus jolis, couverts de forêts et de fleurs sauvages. Les oiseaux du Nord chantaient merveilleusement, au-dessus planait l'aigle orgueilleux et dans les eaux calmes nageait le cerf aux grands bois.

Et l'écho, comme le tonnerre, roulait entre les îlots, volant de ci, de là, puis s'éteignait dans l'espace.

Je me souviens de ces jours lointains, et, ici, dans la brume épaisse, se présenta à moi une vision inattendue ; le sombre Varègue, dans une armure de guerre regardait la mer en furie et chantait :

*Les vagues en hurlant assiègent nos rivages,
Et blanches de colère attaquent nos rochers,
Mais haut sur la mer planent nos rocs sauvages,
Écoutant leurs chants sans broncher.
Ces rocs sauvages, ce sont nos flancs invincibles
Les vagues de la mer, le sang vivifiant,
Les brumes, nos rêves invisibles,*

*Et la mer le néant après la vie.
La flèche du Varègue est forte et pointue,
Et frappe l'ennemi sans trêve ni merci,
L'audace du Varègue tue,
Grand est son Dieu Odin,
La mer est sombre... (1),*

O merveille ! Tout à coup le soleil déchira la nappe épaisse de la brume et nous ouvrit la vieille route prohibée des Vikings.

Par le travers babord nous restait Koper-vik, caché dans la brume non encore dissipée sur la terre ferme, mais quelques instants après le ciel est devenu clair.

Le « Foucauld » poursuivait sa route. Devant nous s'étalait la côte couverte de belles forêts de sapins qui encadraient des villages et des villes où vit un peuple courageux et laborieux.

Bien que les jours deviennent plus longs et les nuits plus blanches et plus courtes, les heures passent inaperçues.

Par une de ces nuits, qui était plutôt le crépuscule, nous avons franchi le Cercle Polaire. (2) A ce moment nous nous trouvions dans l'un des plus étroits canaux d'un fjord.

(1) « Sadko » par Rimsky-Korsakov.

(2) A 23° 27' du Pôle Nord.

On pouvait dire que Neptune avait poussé la bonté de nous permettre de nous introduire, par cette passe si étroite, dans ses domaines couverts de glaces séculaires, où règne 6 mois le jour et 6 mois la nuit.

Mais elle est encore longue la route qui mène dans ces mers redoutables.

Comme il est d'usage pour les marins du Nord, le « Foucauld » avant d'entrer dans l'Océan Arctique a relâché à Tromsø, point de départ des explorateurs polaires.

Un bateau anglais « Atlantic » se trouvait dans ce port de retour de la banquise. Les touristes anglais nous ont dit que l'océan a été terrible pendant plusieurs jours et le navire roulait avec des amplitudes exagérées. Plusieurs de nos touristes regardaient le ciel, la mer et le « Foucauld », comme demandant à ce dernier s'il était de force à braver l'Océan.

Mais soit loué le Dieu Odin. Ce n'est pas sur des palais flottants que nos ancêtres se lançaient à la conquête des mers de glace.

LA MER GELÉE

A minuit le « Foucauld » est sorti de Tromsoë. Cette ville située sur la colline d'une petite île, avec ses maisons en bois, sous les reflets de la nuit blanche présentait un charme particulier. On y respirait une atmosphère d'agréable bienveillance qui pouvait se traduire par une caresse donnée à celui qui partait pour l'océan Glacial.

Sans connaître l'histoire des explorations polaires, on peut supposer que c'est dans ce port qu'elles se préparaient autrefois, car c'était un événement maritime assez rare et extraordinaire.

Tous les grands marins du Nord passaient par Tromsoë et y recevaient pour ainsi dire la consécration qui leur donnait la charge d'énergie et de courage pour affronter des exploits dangereux dans le pays de la mort blanche.

Dans ces contrées aux passages inconnus, recouvertes de glace éternelle, la lutte était

dures, terribles et toujours menaçantes. C'est le monopole des gens au vrai courage, de grand caractère et d'abnégation de braver de telles aventures. Ils n'ont pas été nombreux dans le cours des siècles, ces hardis navigateurs.

Cependant, c'est bien grâce à eux et à leur courage presque surhumain que sur notre palais flottant nous pouvons aller sans crainte aux refrains d'une valse joyeuse vers les contrées nouvelles.

A un détour, Tromsøe disparaît de vue avec les silhouettes des bateaux mouillés près son môle de bois, ainsi que le monument érigé en la mémoire de Amundsen et de Guilbaud. Le phare nous couvre encore de ses rayons, nous le regardons longuement, car c'est le dernier phare du monde vers le Nord.

Le « Foucauld » entre dans Malangen Fjord. Il fait frais, la bise légère de l'Arctique ride l'eau, les rives abruptes du fjord sont désertes et sauvages. Le navire fend la mer silencieusement. Tout dort à bord ; je suis seul sur la passerelle dans un coin vitré où ne pénètre pas le vent gelé.

A 2 heures nous faisons notre entrée dans la « Mer Gelée ». C'était déjà l'aurore ; le ciel prenait des teintes bleu azur avec une échappée

pée de lumière rougeâtre, puis le soleil s'élevait, éclairant par bâbord le cap Foulgenas.

Route 343° vers l'île prince Charles, à l'ouest du Spitzberg. L'Arctique nous a fait bon accueil avec une belle journée et une vague si caressante que notre navire n'en ressentait aucune émotion.

Nous glissons donc sans soucis à la rencontre d'une contrée vieille comme le monde et pourtant toujours nouvelle par son inconnu et son mystère. Notamment le mystère « Groumant », « Svalbard », « Spitzberg. »

Entre les 76°30 " et 80°50 " Nord, est situé un grand archipel avec une superficie de 70.000 k² . sous le nom de Spitzberg.

Dans les temps reculés de l'Histoire humaine, une tribu sortit des profondeurs de l'Asie. Cette tribu « Rouss » (1), sous le nom de Varègues, se répandit sur les côtes et les îles d'une mer brumeuse (mer de Varègues, Baltique) et poussait encore plus loin jusque sur les côtes de Mourmanie. Les Varègues

(1) Rouss. — Les dernières traces de cette tribu ont été trouvées en Tchécoslovaquie. La tribu Rouss (Russe) sous la pression du gouverneur romain d'Illyrie, Avrelius, a été obligée, au début du III^e siècle, de quitter le pays. Une partie se dirigea vers le NE, l'autre vers la Mer située au Nord.

étaient d'excellents navigateurs, leur bravoure était sans limites, c'est ce qui laisse supposer qu'ayant probablement emprunté le courant chaud, ils sont arrivés jusqu'aux terres polaires. Il est vrai qu'il n'existe pas de preuves à ce sujet. Nous les trouvons beaucoup plus tard, car les descendants des Varègues, les Pomores Russes, qui habitent actuellement la côte de la Mourmanie, sont les premiers qui aient eu connaissance d'une terre située loin dans le Nord.

Il y a quelques siècles quand la langue écrite existait peu ou point, les nouvelles de découvertes géographiques et d'aventures maritimes se transmettaient parmi ces peuples primitifs d'une façon verbale de génération à génération. Les légendes de Mourmanie, les sagas de Scandinavie et d'Islande, nous donnent la preuve que nos suppositions sont assez vraies.

C'est au dixième siècle qu'il faut rapporter l'époque de la découverte de Groumant (Spitzberg). Ce siècle connut l'épanouissement du trafic maritime et de la puissance commerciale de Novgorod-le-Grand (1), qui était le centre

(1) République russe, fondée par les slavo-varègues et administrée par une Assemblée Populaire, X-XV^e siècles. (Fleuve Volkhov, lac Ilmèn et Baltique).

des relations entre le Nord et le Sud de l'Europe. Lorsque Novgorod-le-Grand entra en relations avec la Hansa, son marché était déjà riche en marchandises provenant des pays situés au delà du Cercle Polaire et de la Mer Gelée.

Les sagas et les légendes nous content la puissance et la richesse des villes maritimes slaves, comme Vinita (Stralzound), Lubeck, Rostok, Dodon, Gdansk, Visbi etc, qui se trouvaient sous la domination de Novgorod-le-Grand.

C'est à l'épanouissement formidable de cette ville qui possédait toute la mer des Varègues qu'est due la naissance de la Hansa (1245). Novgorod-le-Grand répandit sa puissance commerciale dans l'Europe, mais aussi en Asie, franchissant la Mer de Kara et les montagnes de l'Oural.

Entre la Hansa et Novgorod, c'est-à-dire entre Varègues scandinaves et Varègues slaves, commence une lutte acharnée, qui se prolongera pendant plusieurs siècles et finira par l'épuisement des deux adversaires.

En 1478 Novgorod céda sous la pression de Moscou, qui cherchait à aboutir à la mer chaude comme débouché par ses fleuves énormes. A la même époque commença la déca-

dence de la Hansa qui prit fin un peu plus tard, au début du XVI^e siècle.

Ainsi, grâce aux relations commerciales entre le Nord et le Sud à travers la mer des Varègues et à la nécessité de trouver de nouvelles ressources commença l'époque des grandes découvertes nordiques.

C'est par cela seulement que l'on peut expliquer la découverte du Groënland par l'islandais Eric le Rouge en 985, l'Amérique du Nord ensuite en 1000 et la découverte de Groumant (Groënland défiguré, Spitzberg) par les Novgorodiens à la même époque.

Un fait historique confirme qu'il n'y a aucun doute découlant du fait de ces rapports commerciaux : la convocation des rois Varègues en Russie (Rurik-862) pour assurer la sécurité et protéger le trafic sur les grandes artères fluviales, contre les tribus errantes asiatiques (1).

(1) Les Slavo-varègues, installés depuis longtemps dans l'Europe Orientale, notamment la tribu « Rouss », décidèrent de chercher un chef énergique et juste aussi de même tribu (Rouss), comme le plus puissant et le plus riche dans la mer des Varègues. D'après l'historien de l'époque, Nestor, les Varègues slaves sont allés chercher à la mer notamment les Varègues de tribu Rouss, et non les Varègues Scandinaves, Germaniques, Normands ou Anglais.

La date exacte de la découverte de Groumant reste jusqu'à ce jour inconnue.

Les chroniques de Novgorod-le-Grand et de Pskov, mentionnent qu'au début du X^e siècle, les Novgorodiens naviguaient dans la mer « Gelée » et fournissaient à leur marché quantité de riches fourrures et de l'ivoire.

En tout cas, dans les vieilles sagas scandinaves et dans les légendes de Mourmanie, il est fait mention que certains bateaux étaient rejetés par la tempêtes des côtes de l'Europe vers les lointaines terres du Nord.

Un historien danois Sacson Gramatic (fin du XII^e siècle) relate des faits assez précis. D'après cet auteur les habitants du Nord de la Scandinavie avaient déjà reconnu : « qu'en ramant sans arrêt pendant quatre jours vers le Nord, on peut toucher la terre où il n'y a ni verdure, ni arbres ».

D'autres indications concernant les régions polaires se trouvent également dans les sagas islandaises, où on peut voir la remarque : « le Svalbard s'est ouvert », ce qui signifie en islandais d'autrefois le pays froid.

On sait d'après l'histoire maritime que les Pomores russes savaient construire des bateaux spécialement aménagés pour la navigation parmi les glaces, très robustes, et mar-

chant vite. Ceci ne peut être expliqué que par l'obligation dans laquelle ils se trouvaient d'aller travailler loin dans l'océan. Les Pomores (Ouschkouriki de Novgorod autrefois), rencontrant des banquises à l'Est de la Mer Gelée, évidemment devaient suivre le courant chaud, qui les entraînaient vers la terre du Nord, encore inconnue. Là ils ont trouvé un riche butin.

Cette terre a été Groumant. Les Novgorodiens, ayant des communications avec les habitants de Scandinavie, apprirent l'existence d'une terre nouvelle « Groënland » et crurent que cette terre nouvelle appartenait à celle qu'ils connaissaient déjà. De là la déformation du mot Groënland en Groumant.

On ne peut pas douter également que les Novgorodiens cachèrent soigneusement la route vers Groumant pour éviter l'arrivée des autres peuples, ainsi que leur science dans la construction de bateaux capables de lutter contre la banquise.

Durant cinq siècles les autres peuples, même les Norvégiens, ignorèrent l'existence de Groumant et ne purent pénétrer vers le Nord.

Ceci se vérifie grâce à une lettre du roi de Danemark Frédéric II, en 1576 à un certain Ludovik Mounk, à Vardé (près de Cap Nord),

dans laquelle le roi lui recommande d'entrer en relation avec le pilote russe Paul Nikisch (Nikitich), habitant à Kola et allant chaque année au Groumant. Ce pilote, on le voit d'après la lettre, offre aux Norvégiens de conduire leurs bateaux au Groumant et de leur donner tous les renseignements le concernant.

Donc, les Norvégiens, les descendants des Vikings, ne savaient rien de cette terre jusqu'à la fin du XVI^e siècle.

D'autre part, les chroniques d'une vieille famille des Pomores, Starostine, nous relatent que les ancêtres de cette famille commençaient à coloniser Groumant dès le XIV^e siècle.

De là on peut dire que les légendes, les récits, et enfin les chroniques de Novgorod-le-Grand disent vrai au sujet de la découverte de Groumant par les Novgorodiens au X^e siècle.

D'un côté la volonté des Novgorodiens de ne pas ouvrir la route vers la riche région et d'un autre côté le peu de développement qu'avait alors l'écriture, ont permis de laisser le Nord complètement isolé et la grande découverte inconnue.

Mais le bruit se répandant, que dans le Nord se trouvaient une terre et une mer très riches, parvient finalement en Europe. En

1536 partit de Hollande une expédition, sous le commandement Rein-Gesmerk, où en qualité de pilote se trouvait W. Barentz. Cette expédition atteignit le 79° 30', longeant la côte de Groënland. C'était cependant le Spitzberg, ce que les géographes du temps s'imaginaient alors être un prolongement du Groënland jusqu'à ces régions.

Cela aussi s'explique par la supposition pareille des Novgorodiens dans les temps reculés.

C'est au cours de cette expédition que les Hollandais « découvrent » la nouvelle terre, que W. Barentz dénomma Spitzberg.

SPITZBERG, TERRE CONVOITÉE

Mais ce Groumant baigné de courants chauds suscita en Europe un vif intérêt ; et vers ces rives gardées jalousement secrètes pendant cinq siècles par les caboteurs du Nord se ruèrent des flotilles européennes.

Dès que les Hollandais revenus de leur voyage au Spitzberg eurent parlé de la richesse de la mer qui le baignait : mer grouillante de baleines, de phoques, de morses, etc..., l'Angleterre, la Hollande, le Danemark, la France et l'Espagne y envoyèrent avec une hâte fiévreuse des baleiniers.

Les premiers qui apparurent au Spitzberg furent ceux de la Compagnie Anglo-Moscovite. Déjà dès 1612 avec le même but s'était formée la compagnie Hollandaise « Noodsche-Maatschapij ». Les Anglais reçurent fort mal les Hollandais dans les eaux du Spitzberg, et même les contraignirent par la force à partir.

Le roi d'Angleterre Jacques 1^{er} fit paraître

un décret, en 1613, disant que la chasse aux baleines et la pêche au Spitzberg appartenait à l'Angleterre. Le Spitzberg fut rebaptisé « Nouvelle terre du Roi Jacques ». Pour que ce décret soit bien exécuté on y envoya dans la même année une escadre au nombre de sept bâtiments. Quand cette escadre arriva à destination elle y rencontra à nouveau des ennemis, mais des Français cette fois, des Hollandais et des Portugais chasseurs de baleines.

Les Anglais forcèrent à nouveau ces indésirables à quitter les eaux du Spitzberg, mais point pour longtemps. L'année suivante arrivèrent des escadres entières d'ennemis qui, par la force des armes, s'adjudgèrent des droits de pêche.

Dès 1614 commença dans les eaux du Spitzberg une véritable guerre à laquelle prirent part des vaisseaux allemands d'Hambourg et de Brême. L'intérêt que l'on portait à la mer polaire s'accrut tellement qu'aux deux compagnies déjà existantes se joignit une troisième, Française : « La compagnie du Pôle Nord ». Le rapprochement Franco-Russe par le Hâvre et Archangel date de 1586.

Quand les Anglais commencèrent à avoir des prétentions ne cadrant pas avec les traités de commerce, le tsar Fédor (1584-98) essaya

de chercher un moyen pour calmer l'élan de la compagnie Anglo-Moscovite. Dans ce but il créa une compagnie Franco-Russe concurrente qui devait régulariser les transports.

De leurs relations commerciales avec les Russes, les Français apprirent que les baleines abondent au Groumant comme « des carpes dans un vivier ». De là commença une concurrence européenne pour la priorité en ce lieu. Mais comme le Groumant n'appartenait à personne (*terra nullus*), en résultat des guerres et des discussions, les diverses puissances en vinrent à un accord (1617). Cet accord donnait à chaque puissance des lots dans lesquels les baleiniers pouvaient chasser. Les meilleurs lots, depuis le « Bellesund » jusqu'à la baie de « Magdalena » échurent à l'Angleterre. Les Hollandais eurent l'île d'Amsterdam, les Danois l'île de Danemark, les Allemands la baie d'Ambourg ; les Français et les Espagnols forcés de céder au Danemark (1687) eurent la baie de « Biskay » située au Nord de l'Archipel.

Malgré toutes ces rivalités la chasse était abondante et une nouvelle compagnie Havraise : « la Compagnie du Nord » sut parlementer avec le Danemark et lui retirer un traité de concession sur l'île de « Groënland » (1668) avec le droit de construire des habitations nécessaires à la chasse.

Quelle était la vie et le caractère de la chasse à la baleine dans cette période de 1670 à 1700 ? On en peut juger par les dires des Hollandais, lesquels dans cette période furent les maîtres incontestés de la chasse.

D'après eux donc, durant cette trentaine d'années, 14.200 vaisseaux hollandais passèrent dans les eaux de l'archipel et détruisirent 57.600 baleines. Une si riche pêche devait forcément enrichir une nation ; et en effet dans la baie de Vigo sur l'île d'Amsterdam, fut construit un véritable port qui vécut d'une vie intense durant la période de chasse : « Smeerebourg ».

Dans la ville se trouvaient d'énormes cuves servant à fondre la graisse des baleines. Il y avait des rues, des grandes maisons, des magasins, des forges, des ateliers, des tavernes, des salles de danse.

Durant la chasse, à « Smeerenbourg » se trouvaient plus de 1000 chasseurs et habitants, qui y passaient joyeusement le temps. C'était une ville vers laquelle, de la lointaine Europe, venaient des femmes en quête d'aventures. En un mot la ville vivait de cette vie intense et fiévreuse qui ne pouvait durer longtemps.

Et en effet, cette chasse sans pitié des baleines, fit que ces cétacés commencèrent à disparaître rapidement, tellement même que

la chasse dut presque s'arrêter ; la barbarie et cette chasse désordonnée du chasseur qui ne songeait qu'à détruire le plus grand nombre possible, firent que les baleines les plus belles et les plus fécondes (*Balæna mysticentris*) disparurent complètement.

Le résultat ne tarda pas à se manifester.

Déjà dès 1617 « Smeerenbourg » n'était plus qu'une ville délaissée, en ruine et oubliée.

Pendant que la baleine était poursuivie sans pitié dans les eaux du Groumant et disparaissait, les Pomores tournèrent leur attention sur d'autres points et d'autres chasses non moins productives. C'était la chasse aux morses, belugas, phoques, renards bleus, ours blancs, rennes et à l'eider pour son duvet.

Durant le temps que les baleiniers de l'Europe ne venaient que pour la saison de la chasse, les Pomores russes ne faisaient point comme eux et colonisaient au contraire l'Archipel, y restant presque à demeure.

La campagne d'été contre le morse donnait quelquefois de grosses prises. La chasse de ce cétacé se faisait sur des bateaux spéciaux, point trop grands, mais allant loin dans l'océan. Les étrangers voyant ces navires demandaient avec étonnement aux chasseurs comment ils n'avaient point peur d'aller si

loin en pleine mer sur d'aussi petites embarcations.

« Nous n'avons pas la tête à avoir peur de l'océan », était leur réponse.

Et en effet, c'était seulement le sang des Varègues et une pratique séculaire qui pouvait expliquer cette hardiesse.

Le caractère de la colonisation au Groumant par les chasseurs russes surnommés « Groumanlans » était le suivant :

Jusqu'à l'arrivée de la nuit polaire, c'est-à-dire de novembre à mai, ils faisaient la chasse aux rennes, faisant venir spécialement d'Arkangel des chiens surnommés « Industriels ». Durant les périodes d'obscurité ils chassaient avec des méthodes particulières le renard bleu et les autres animaux à fourrure.

Dans cette colonisation, les « groumanlans » de « Mourmanie » ne furent jamais surpassés par personne. Même les Norvégiens, ces fins marins, ces descendants des Vikings, ne purent les concurrencer et leur cédèrent entièrement leurs droits de chasse et de colonisation au Spitzberg.

Les richesses du Spitzberg devaient en fin de compte y attirer les Norvégiens qui apparurent dans l'Archipel en 1818, sans compter leurs expéditions périodiques dans les époques antérieures à cette date.

LE MYSTÈRE DU GROUMANT

A cette époque la vie au Groumant n'était qu'une lutte continuelle contre les dangers que présentaient et la terre et la mer.

Combien de huttes ruinées et éparpillées dans tous les coins de l'île ! Combien de centaines de tombes et de croix ! Parfois même comme dans Cap du Sud, sur les îles, dans Ice-Fjord, Ile de Petit-Brown, etc... des cadavres à demi dévorés par les ours et les renards blancs.

Que de tragédies se sont déroulées sur cette terre lointaine ! Voici l'une d'elles :

En 1851, pendant l'été, la goëlette « Grégoire Bogoslov » sortit de la mer Blanche avec 10 hommes pour la pêche dans les eaux du Groumant. En septembre le « G. Bogoslov » revient. Il y avait à son bord trois hommes seulement. Aux questions posées sur ce qu'étaient devenus les autres ils répondaient qu'ils étaient morts accidentellement.

La chose parut suspecte mais il n'y eut point de preuves du contraire.

L'année suivante un pilote norvégien trouva à « Bellesund » dans une hutte deux cadavres revêtus de costumes russes, avec un fusil près d'eux sur la crosse duquel étaient grossièrement sculptés quelques mots. A son retour sur le continent le Capitaine envoya le fusil à Arkangelsk. On pouvait lire sur la crosse du fusil :

« Pardonnez-nous pauvres pêcheurs ! Ces misérables nous ont abandonnés. Dieu les punira. Prévenez nos familles ». Et de l'autre côté : « Tous deux nous avons pleuré notre triste destinée. Partis pour la pêche à Clombag (Bellesund, 1851) le 8 août nous allâmes chasser les rennes et nous laissâmes sur la goëlette... »

Le fusil était un témoin. Les frères Isakov et le matelot Droujinine furent arrêtés et avouèrent ce qui suit. Pendant que le pilote et deux hommes chassaient, les frères Isakov profitèrent de la situation pour s'emparer de la goëlette et de son chargement, ayant le reste de l'équipage comme complice. Les deux frères s'en étant rendus maîtres, bientôt, eurent peur de ce que les abandonnés puissent revenir au pays et raconter l'affaire. Alors

les misérables eurent l'idée de tuer le pilote et les deux autres. Les complices ne réfléchissant pas davantage, descendirent à terre, trouvèrent leur chef et lui tirèrent des coups sans résultat. Ce dernier voyant le danger tenta de s'enfuir, mais fut rejoint par les assassins. La lutte était inégale. Le pilote voyant l'inutilité de résister, demanda à l'un des criminels de tirer droit au cœur, ce que l'autre fit sans la moindre hésitation. Le malheureux pilote tomba mort. Leur coup fait les misérables quittèrent Bellesund pour la Norvège. Durant la traversée des brouilles s'élevèrent entre l'équipage. Trois furent jetés par dessus bord et un quatrième étranglé au port pendant une nuit de débauche. Les trois survivants reviennent avec le bateau au pays, sûrs de l'impunité.

Au moment de la lutte, les deux matelots qui accompagnaient le pilote avaient pu s'enfuir. Dès que la goëlette fut partie ils revinrent et continuèrent la chasse. Plusieurs mois passèrent; privés de tout, les pauvres gens ne pouvaient pas résister au froid et au scorbut et moururent dans leur hutte.

Et la caisse trouvée en 1820 sur le bord du Gornsound et renfermant dix cadavres, serrés les uns contre les autres, puis dans les mon-

tagnes, dans une cabane isolée, des cadavres par terre, enfin, des ossements humains sur toutes les côtes de l'archipel !

C'était une lutte dure et cruelle pour l'homme démuni de tout, l'homme qui était une proie facile, une victime continuelle.

Mais ce n'était point le désir du lucre seul qui habitait l'âme des hommes vivants dans ces lointaines contrées glacées.

Les sentiments religieux jouaient leur rôle aussi... Des inscriptions sur les habitations, des croix semées ça et là avec les dates : 22 avril 1731, puis 1750, puis 1809 etc... prouvent que la foi pénétrait au Groumant avec la colonisation.

Parmi ces tombes on trouve celle d'Yvan Starostine, hardi chasseur et colon qui passa 32 hivers au Groumant et qui fut le descendant de cette fameuse famille de Starostine à laquelle on doit le début de la colonisation de l'archipel dès le XV^e siècle. Cette tombe située au Ice Fjord a donné son nom à la pointe extrême du Fjord qui s'élève tout à coup en une falaise derrière laquelle s'abritent les rives vertes et moussues de Greenharbourg.

LES AVENTURES DE QUATRE MARINS

Cette aventure incroyable arriva au Spitzberg il y a longtemps de cela.

Du port de Mozen, qui se trouve dans la mer Blanche, partit en 1743 une goélette sous le commandement du pilote Alexis Himkov pour la chasse en Arctique. Le cap fut mis sur l'Ouest de Groumant, ayant le vent frais et favorable. Il souffla huit jours et au neuvième tourna, forçant la goélette à changer sa route et à se diriger vers l'île Ost-Groumant ou Petit Brown (Edge actuellement). La goélette rasait la côte et comme elle s'en rapprochait trop, fut prise dans les glaces dérivant rapidement sous le vent. Les glaces s'amoncélèrent autour du navire, comprimant dangereusement ses flancs. Il ne fut bientôt plus question d'échapper à cette prison et il fallut songer à hiverner. Le pilote savait que l'île était déserte. Mais à force de se creuser la cervelle pour trouver une solution, A. Himkov se souvint que plusieurs années auparavant des

pêcheurs de Mozen avaient hiverné dans l'île et avaient bâti une cabane non loin de la côte. On résolut donc de trouver l'habitation et d'y passer l'hiver.

Malgré le danger il fut décidé d'envoyer quatre hommes à terre pour rechercher la cabane. La petite expédition commandée par le pilote se chargea des objets indispensables : 1 fusil, 1 sac de poudre pour 12 chargements, 12 balles, 1 hache, 1 gamelle, 10 livres de farine, 1 briquet, 1 couteau et pour chacun une pipe avec du tabac, car le voyage sur les glaces flottantes jusqu'à la rive ne permettaient pas d'en apporter davantage.

Arrivés sur la côte avec de grandes difficultés, après plusieurs heures de marche, ils se mirent à la recherche de l'habitation.

Les marins la découvrirent peu après, à leur grande joie, derrière une colline. La petite hutte était bien conservée, bien construite avec un énorme four d'argile sur lequel nos marins s'endormirent tranquillement, pour se reposer de leur fatigant voyage.

Au matin ils partirent vers la mer pour prévenir leurs camarades restés à bord. La mer s'étendait vide de glace. Une bourrasque durant la nuit avait emporté d'un seul coup le navire en pleine mer ou écrasé par les glaces et jeté sur une île voisine.

Les jours passaient emportant l'espoir des marins de revoir leurs camarades. Revenus à l'habitation, ils mesurèrent l'étendue de leur misère : sans munition, sans armes, sans provisions, sans habits, réduits à passer un temps plus ou moins long sur cette terre déserte et, peut-être, à finir ici leur vie. Il y avait de quoi abattre les plus courageux. Mais cet abattement ne dura pas car devant eux se dressaient deux solutions : ou la mort lente et horrible de la faim et du froid, ou la lutte cruelle et pénible pour la vie.

Les marins n'hésitèrent pas. Ils choisirent la deuxième solution. Leur première pensée fut d'utiliser le mieux possible les 12 coups de fusil à tirer. Les 12 coups de feu donnèrent 12 rennes. Le spectre de la famine disparut. Il fallait aussi se préoccuper de l'habitation dont quelques poutres avaient cédé et calfater les murs lézardés qui laissaient passer le vent et le froid.

A l'aide de la hache les brèches furent réparées, le calfatage refait avec de la mousse qui abondait sur l'île. Mais ce n'était pas tout. Les grands froids approchaient et il fallait songer au chauffage. Il fut fourni par des épaves, de vieilles planches, des arbres entiers arrachés par l'ouragan dans quelques lointaines contrées et échoués ici.

Les jours, les semaines, les mois passaient. Bientôt il n'y eut plus de viande et il n'y avait plus depuis longtemps déjà de munitions.

A nouveau le spectre de la famine réapparut devant eux, ainsi que la hantise d'une mort cruelle.

Ils passaient de longues heures sur la plage, regardant la mer qui bruissait harmonieusement sur la rive glacée.

Un jour au sommet d'une vague apparut une grosse poutre avec un objet qui alluma dans l'âme angoissée des quatre naufragés une lueur d'espoir.

C'étaient un crochet de fer et deux clous : une arme, l'arme qui leur permettrait une nouvelle lutte pour la vie. Vite ils hâtèrent cette poutre providentielle jusqu'à l'habitation.

A l'aide d'une racine de sapin rejetée par la mer, ils s'essayèrent à fabriquer une arme qui devait leur servir à tuer les ours. Un marteau fait tant bien que mal avec le crochet de fer, une pince avec les cornes d'un renne, une pierre solide pour enclume, et voilà une forge ! Le travail fut mené à vive allure et au bout de quelques jours les malheureux abandonnés se trouvèrent possesseurs de flèches solides à pointes de fer, dures et aiguës, arme meurtrière ; il n'y avait plus qu'à chasser.

L'occasion ne se fit pas attendre car il y avait de nombreux ours blancs sur l'île, et même assez menaçants. Après une lutte acharnée, les hommes aux forces décuplées par le désespoir, tuèrent un ours énorme et renouvelèrent leur provision de viande.

Avec les nerfs de l'animal ils purent compléter leur arc et chasser de cette manière les rennes, les renards et les oiseaux.

De ce moment la viande, les vêtements ne leur manquèrent plus, mais un autre danger menaça. Les ours, devenus furieux, attaquaient et assiégeaient l'habitation forçant les naufragés à ne sortir qu'en groupe armé, et parfois même à passer de longues journées enfermés.

Cette vie leur faisait craindre le scorbut. Mais le pilote Alexis Himkov connaissait tous les dessous de la vie polaire. Il savait que le scorbut s'évite à la condition de manger la viande crue ou fumée en petit morceaux, de boire du sang de renne, de faire des exercices physiques, et enfin de manger de la mousse fraîche. Un seul d'entre eux qui ne pouvait supporter le sang chaud, gluant et écœurant des rennes fut vite la proie du scorbut. Les camarades le soignaient avec dévouement et n'oubliaient, dans cette vie

épouvantable, ni leur foi, ni les principes de morale.

Cette foi inébranlable, ce pur christianisme, était pour eux un soutien, parfois d'une force invincible mais toujours une consolation.

■ Sombre, désespérément sombre et longue est la nuit polaire. Pour éclairer les heures de veille, heures de longues causeries sur la patrie, sur les êtres chers et la vie passée, les naufragés avaient la pâle lueur d'une veilleuse rudimentaire. Un vase d'argile façonné par eux, une mèche taillée d'une corde, la graisse des ours... et c'était la source inestimable de la vie.

Les années coulaient, mais ces hommes n'étaient point abattus. Alexis Himkov, le seul qui eut de la famille, avait bien des heures de découragement et de désespoir, mais il évitait de les montrer à ses compagnons qui ne vivaient que grâce à lui et par lui.

Bientôt il faut songer à remplacer les vêtements et chaussures. Les marins deviennent tailleurs, taillant dans les souples peaux de rennes des vêtements et des chaussures, à l'aide de clous affinés en guise d'aiguille, et de nerf en guise de fil.

Et ainsi s'écoulait cette vie pénible, parmi

les mille dangers, dans une île déserte, au milieu d'une nature hostile et glacée.

Le pilote, homme assez instruit et curieux examinait l'île dans tous ses coins, étudiant la végétation, la faune et le sol, faisant des remarques sur le climat, les conditions atmosphérique et dressait même la carte de l'île. Interrogé plus tard sur la manière dont il pouvait faire le point sans instruments, il répondit d'un air vexé :

« Serais-je pilote si je ne savais faire le point quand le soleil brille ou quand les étoiles le remplacent. Pour faire les observations je fabriquais une arbalestrille, semblable à celle qu'il y avait à bord... »

Au bout de la sixième année de leur séjour dans l'île, Veriguine, toujours malade du scorbut, mourut. Il fut enseveli pieusement par ses camarades. A la peine que leur causait cette perte, s'ajoutaient les pensées affreuses que l'habitation allait être leur tombeau à leur tour.

L'été de l'année 1749, septième année de leur isolement arriva. Le soleil éclairait la terre et la mer derrière laquelle se trouvait, lointain, leur cher pays.. L'île vivait d'une vie courte, mais combien pleine, en ces quelques jours de clarté.

Les vagues caressaient la plage mousseuse, les oiseaux planaient, faisant retentir leurs cris sauvages sur la côte vide et déserte.

Tout à coup apparaît à l'horizon une tache blanche qui grandit rapidement, dessinant sur le ciel bleu les mâts, les voiles, et la coque d'un navire.

Eperdus de joie les naufragés crièrent de toute leur force, allumèrent des feux, brandissant en l'air des peaux d'ours. Le navire s'approchait. Enfin l'ancre tomba à l'eau. Sauvés, sauvés!...

Une hâte intense leur vient de quitter ces lieux de souffrance, de partir vite, le plus vite possible pour que cette masse blanche qui scintille de mille feux, là-bas, encore loin à l'horizon du Nord, ne puisse à nouveau les saisir de ses doigts glacés.

C'était le 15 août 1749. Six ans et trois mois avaient été passés par ces naufragés polaires dans une île de la contrée de la mort blanche.

LES GLACES ET LA MER CHAUDE

Les récits des Groumanlans d'abord, puis de ceux qui passèrent quelque temps dans la « Mer Gelée » et au Groumant, intéressèrent bientôt les savants à cette contrée glacée à la mer riche.

Le météorologue Dové (1848) eut l'idée que le Gulfstream, ce courant chaud qui influence l'Europe du Nord, atteignait la Nouvelle Zemble. Des températures assez élevées observées en effet dans cette île permettaient cette supposition, car ces températures étaient inexplicables dans une contrée particulièrement froide d'après sa situation au Nord. Le professeur A. Midendorf, de l'Académie de Petersbourg, séduit par cette théorie se mit à l'étude de la question.

Une expédition fut résolue bientôt pour la vérification et l'étude plus approfondie. En 1876 « Voringuen » partit pour le nord, suivi en 1884, par le « W. Barentz », et autres.

Mais les faits matériels recueillis ne don-

nèrent point de résultat positif. L'organisation d'une expédition qui se livrerait continuellement et pendant des années à des recherches sur place dans la mer de Barentz était nécessaire. Elle fut organisée en 1898 par le professeur N. Knipovich.

Le gouvernement russe donna un crédit d'un million de roubles à l'organisation de l'expédition qui devait d'abord étudier l'hydrologie et la biologie de la mer pour faciliter la pêche.

Un navire spécial, le « St-André » étudia durant des années la mer, depuis les rives du Spitzberg, faisant en 2000 endroits des études nécessaires.

Grâce à ces études on put dresser une carte « batimétrique » de la mer de Barentz ainsi qu'une carte des principaux courants.

L'expédition était en effet parvenue à déterminer qu'une des branches du Gulfstream se subdivisait en quantité de courants qui montaient au Nord, allaient vers l'Est à Nouvelle Zemble, pénétrant même dans la mer Blanche. La chaleur apportée par le courant variait d'année en année et ces variations influençaient les conditions atmosphériques, la faune et la flore de la mer.

R. Amoulsen sur le navire « Gjoa » en

1901 étudia également cette mer et obtint des matériaux grâce auxquels Nansen put déterminer les conditions et l'état de l'eau aux grandes profondeurs dans l'Océan Arctique.

Les résultats pratiqués de ces expéditions et particulièrement celle de Mourmanie (Pr Knopovich) fut une organisation nouvelle de la pêche dans la mer de Barentz à laquelle prirent part plusieurs nations. Quant aux résultats scientifiques ils furent étudiés dans un service biologique, situé aux îles de Solovki, fonctionnant depuis 1881, ensuite transféré dans la baie de Catherine, en Mourmanie, où était construit un établissement spécial. Déjà avant la guerre le service avait publié plus de 100 études desquelles il ressortait que la mer de Barentz et l'océan Arctique étaient un immense laboratoire où se façonnaient les conditions climatiques de toute l'Europe et de l'Asie du Nord.

C'était tellement important que de nouvelles recherches scientifiques furent entreprises sous la direction de l'Institut Océanographique du Nord, en Mourmanie, qui dirige dorénavant tous les travaux concernant l'Océan Arctique.

En 1899-1901 l'amiral Makarov fit faire un grand pas aux études des mers polaires qu'il

parcourait sur son « Ermack », le premier brise-glace capable de lutter contre la banquise. L'amiral atteignit le 81° 28° de latitude nord franchissant à travers les glaces 230 milles. (1)

C'était la première victoire de l'homme sur la banquise.

L'énorme intérêt pratique et scientifique de ce puissant brise-glace ne fut compris que 10 ans plus tard, après la mort de l'amiral.

Pendant la Grande Guerre une flotte de ces brise-glaces fut construite; elle existe encore à présent. C'est grâce à cette flotte et surtout aux études scientifiques de l'Arctique que dorénavant les mers polaires sont navigables, ce qui permet la colonisation des pays nordiques, peut-être les plus riches de la terre.

L'hydroaviation, dont le premier essai fut fait en 1914 pour les recherches des expéditions polaires disparues du lieutenant de vaisseau Broussilov et du géologue Roussanov (2) devient un moyen puissant pour l'étude de l'Océan Arctique. De même que la T. S. F., l'organisation des postes radio-météorologiques, qui fonctionnaient déjà depuis 1912, atteint

(1) Voir : N. Monasterev : « Le premier brise-glace : Ermack », « La Revue Maritime ». N° 196, Avril 1936.

(2) « Les Chevaliers de l'Arctique. »

maintenant un grand développement, couvrant comme d'un vaste filet l'Océan tout entier.

Sans compter les résultats pratiques et scientifiques de ces procédés, il faut parler des possibilités touristiques.

En effet d'année en année les croisières deviennent de plus en plus fréquentes dans ces contrées nordiques, et, d'ici très peu de temps les navires touristes pénétreront jusqu'à la terre de François-Joseph.

L'archipel du Spitzberg est comme une frontière entre deux mondes. Un monde froid et désert d'où descendent des glaces et un autre qui connaît des températures douces et des courants chauds. Cette particularité donne au Spitzberg une originalité se révélant dans les phénomènes qu'on y observe, phénomènes intéressants, pittoresques et en même temps uniques dans leur genre.

Par suite de l'inclinaison de l'écliptique sur l'axe de rotation de la sphère terrestre, les pays polaires ont six mois de jour et six mois de nuit. Le soleil reste au-dessus de l'horizon de la fin Avril à Août et n'est pas visible d'Octobre à Février. Durant ce long et sombre hiver, l'air, l'eau, la terre se refroidissent. La mer se couvre de glaces et les va-

peurs apportées par le Gulfstream se condensent en neige qui recouvre la terre et la mer. La neige est tellement abondante sur les hauteurs de l'archipel et son épaisseur est tellement grande, que les couches inférieures, fortement pressées, se transforment en glace.

Avec l'apparition du soleil la température s'élève et se maintient durant un certain temps au-dessus de zéro, atteignant parfois dans les mois d'été 20°. La neige fond, ce qui est facilité par la concentration des rayons solaires dans les pigments des algues. C'est à cause de cela que l'on peut observer sur la mer, des teintes vertes, roses et rouges. Le même phénomène montre au touriste ébloui des falaises, des pics, des montagnes, colorés de teintes différentes, étincelantes sur le fond bleu du ciel et paraissant féeriques encore au moment du calme plat.

Dès que le soleil disparaît le refroidissement commence, se faisant même sentir sur la première couche du courant chaud. Par suite les énormes masses de glace descendent vers la partie sud de l'archipel.

On observe sur les glaciers du Spitzberg une intéressante formation en couches. Au moment de la fonte au printemps il se forme chaque année une nouvelle couche sur la précédente

et avec une telle régularité que l'on peut connaître d'après le nombre l'âge du glacier.

L'Océan Arctique baignant les rives du Spitzberg, de la terre de François-Joseph, la Nouvelle Zemble et de toute l'Asie du Nord est couvert de champs de glace, d'Iceberg et surtout de torosses (1). Sous l'influence du vent, des courants, du flux et du reflux et de l'eau chaude charriée par les fleuves de Sibérie, le caractère de ces glaces change.

Ce sont ces glaces qui gênent tellement la navigation, emprisonnent des bateaux, et avec lesquelles la lutte est si difficile.

La première traversée de l'Arctique avec les deux brise-glaces de l'Est vers l'Ouest montre que cette lutte est possible (2).

La première de toutes les conditions est la connaissance précise de tous les points de l'Océan Arctique. En Russie depuis la fin du siècle dernier on avait compris cette nécessité, et l'Océan et le régime des glaces étaient devenus l'objet d'une étude approfondie.

Ce travail commencé avec des ressources techniques modestes eut des résultats modestes,

(1) Agglomérations de glace.

(2) La grande expédition hydrographique arctique en 1909-1915, des commandants Serguev et Vilkirky à bord de « Vaigach » et « Taimyr ».

malgré les efforts et le dévouement des savants et des marins. Dès que les moyens techniques le permirent, les travaux avancèrent à pas de géant. Si de 1908 à 1912 il y avait sur toute la côte de l'Océan 5 postes de T. S. F. et de météorologie, il y en a de nos jours 60. De même les résultats de la navigation de l'« Ermack », et plus tard, des brise-glaces « Taimyr » et « Vaigach » qui traversèrent tout l'Océan, montrèrent que la navigation est possible et indispensable, et rattachait par cela l'énorme et riche Sibérie au système économique du monde entier.

En ce qui concerne le régime des glaces sur les côtes du Spitzberg, il permet une navigation facilitée, par suite de l'existence du courant chaud.

Certaines années les limites des glaces atteignent les latitudes basses dans la période d'été ; mais il y a des années où l'on peut rencontrer les glaces dans les latitudes hautes, comme cet été de 1935.

Dans ce dernier cas la banquise est compacte et apparaît tout à coup, dans toute son étendue, sans être signalée par d'innombrables glaçons flottants en avant. La banquise s'étend au loin comme une masse blanche-bleutée, se confondant avec le ciel. Ne dépassant pas

d'abord un mètre de haut, à une certaine distance les glaces s'élèvent jusqu'à 10 mètres.

Ces champs ne sont point unis et présentent au lointain une surface hérissée de sommets aigus. Les changements continuels de la température influent sur l'aspect du champ, tantôt faisant de lui une masse dure et compacte, tantôt le séparant ou formant entre les sommets de glace d'immenses lacs, des canaux sinueux et même des rivières.

La formation des « torosses » a lieu grâce aux vents qui « frottent » la surface glacée. Sous les effets de ce frottement une compression se produit à un endroit, tandis qu'en un autre les glaces se libèrent et se jettent sur les champs isolés, formant les montagnes de glace. Ces icebergs souvent sont emportés par le courant ou le vent vers le sud ou vers les rives, formant un mur infranchissable, connu sous le nom de « pack » soudés.

Au Spitzberg on rencontre le plus souvent des glaces de la nouvelle formation et très rarement la glace de la vieille formation qui est beaucoup plus dure et colorée autrement.

La couleur habituelle des glaces est le cobalt, bleu-vert foncé ; ces coloris changent d'ailleurs d'après des rayons lumineux et sont plus foncés dans l'eau que sur terre.

Au moment des marées, soit deux fois par jour, la banquise est soumise, comme il a été dit plus haut, à des compressions et à des décompressions brusques, que l'on peut observer : les glaces, violemment heurtées, produisent des bruits semblables à des coups de canon. L'eau se rue dans les failles avec une telle force qu'elle émiette sur son passage les glaçons qui s'entrechoquent avec un fracas épouvantable.

Quand des nuages bas passent, emportés par un vent de tempête qui siffle au-dessus des montagnes glacées, l'océan en furie se précipite à l'assaut de la banquise, la couvrant de hautes vagues.

Le tableau grandiose que cela représente fait frémir l'homme le plus courageux. Il n'y a rien de plus menaçant, ni de plus terrible au monde, qu'une tempête dans la mer polaire.

Jadis les Groumanlans, parcourant l'archipel de Spitzberg, trouvaient dans leurs courses un objet qui ne les intéressait point, c'était le charbon. Mais avec le développement de l'industrie le charbon prit vite une telle importance qu'on le cherche dans tous les coins du monde.

Et le Spitzberg intéressa aussitôt les indus-

triels par ses riches gisements houillers. A nouveau, au début du XX^e siècle s'en allèrent vers le Spitzberg les mêmes nations qui s'y livrèrent autrefois des combats pour la pêche et la chasse. Mais découragées bientôt la plupart s'en allèrent et actuellement le charbon de l'archipel est exploité par les Norvégiens et les Russes seulement.

Les recherches de mines de charbon furent entreprises dès 1899 avec la plus grande attention pendant l'expédition de l'académicien-géologue Chernichov qui passa au Spitzberg pour mesurer l'axe du méridien. On visitait, on étudiait les baies de Ice Fjord, l'île du Prince Charles, de Foresound, etc., et on trouvait entre le Coolbay et la baie d'Advent un immense gisement de charbon. On évalue ce gisement à 70.000.000 de tonnes.

On trouva en outre du plomb, du marbre, du fer, et du graphite. Actuellement ces richesses ne sont pas encore exploitées, mais peut-être que dans un proche avenir elles présenteront un intérêt économique.

De même dans ce Spitzberg, comme dans toutes les îles de l'Arctique, se trouve encore une richesse incalculable qu'est l'air chimiquement pur, richesse qui dans quelques années sera appréciée à sa juste valeur.

L'Océan Arctique, la mer de Barentz, la mer de Kara sont aussi des réservoirs inépuisables de vitamines.

Et encore de beaucoup d'autres choses précieuses conservées pour l'humanité par ces contrées et ces mers glacées.

SUR LA ROUTE DES ANCÊTRES

Voilà donc ces contrées ! Ce Groumant, ce Svalbard, ce Spitzberg. Voilà tout près de moi ces terres vers lesquelles nos ancêtres étaient entraînés par le désir du lucre, la fièvre d'aventure ou la foi, et qui dorment maintenant sous ces montagnes glacées, sous ces croix disséminées de tous côtés, dans cet océan mortellement froid.

La nuit est blanche. Autour de nous s'étend l'océan gris et silencieux, sans horizon. Un désir infini de connaître ce que cette immuabilité renferme de mystère s'empare de vous.

Depuis des siècles que d'hommes sont passés ici, ont souffert, ont vécu, se sont battus contre la nature hostile, et ont disparu de tragiques façons... Nous ne savons rien d'eux hormi quelques récits. Mais c'est grâce à eux pourtant que nous pouvons contempler ce nouveau monde, cette nature figée.

Vers midi, sur les rebords miroitants de la

mer Gelée, commencèrent à se dessiner en points aigus des sommets blancs. Ils émergeaient lentement, dressant à l'horizon leurs fantastiques et bizarres formes colorées de bleu et de rose. C'étaient les glaciers des montagnes du Spitzberg, lointains encore, mais visibles par cette lumineuse journée d'août à plus de 60 milles.

Durant toute la journée, devant nos yeux, défila ce panorama merveilleux. La légèreté des teintes en même temps que leur somptuosité faisait de ce ravissant paysage un tableau de maître, un de ces tableaux qui n'est produit qu'une fois par siècle et qu'il est si rare de contempler. Aussi rare que de voir une contrée sombre et glacée sous les rayons lumineux et chauds du soleil. Ce soleil semble-t-il est venu avec nous de la lointaine Afrique et pénètre avec nous toujours plus avant, vers le Nord.

On peut voir distinctement le Bellesund au dangereux fond sous-marin, parsemé d'écueils, la perle noire du Spitzberg: Ice Fjord, et enfin à droite en avant, l'île du Prince Charles. Quand on arrive vers le sud de l'île, elle apparaît comme deux îlots élevés et formés par les montagnes de Monaco et Jessié qui disparaissent progressivement à l'approche pour se con-

fondre presque avec la crête qui traverse l'île dans toute sa longueur.

Le « Foucauld » s'approcha de l'île vers 18 heures. Le soleil était haut et éclairait tout le paysage. Les hauteurs de Foresound et les glaciers éternels de la terre du roi Jacques s'élançaient vers le ciel et descendaient vers la mer en larges rubans blancs, qui semblaient tressés autour de la chaîne des montagnes.

La mer était calme. A bâbord, l'horizon est vide, et loin, loin vers le couchant, on voyait seulement des taches blanches qui étaient les voiles de quelques barques de pêche.

Ne pouvant détacher mes yeux de la jumelle, je regarde tantôt le paysage, tantôt la mer. Tout à coup, à gauche et derrière le navire, au loin je vois une gerbe d'eau s'élever, durer quelque temps et puis disparaître.

Tous les autres passagers tournés vers tribord contemplent le merveilleux paysage du Spitzberg. Si je leur dis que je viens de voir une baleine personne ne voudra me croire. C'était bien une baleine pourtant, une baleine qu'il est très rare d'apercevoir en ces parages où on avait fait autrefois un tel carnage et destruction. Les animaux sentent le danger. Et il faudra qu'il s'écoule encore un grand nombre d'année, avant que les baleines ne reviennent dans les eaux de la mer Gelée.

Tout près du bord apparaît une tête ronde de morse. Il émerge, regarde autour de lui et plonge à nouveau.

Sur la mer aussi polie qu'une plaque de métal, tout un banc de poissons prend ses ébats, se rapprochant rapidement du navire, sentant peut-être quelque proie. Leurs écailles qui étincellent donnent l'impression qu'une énorme bête s'avance vers nous, tantôt plongeant, tantôt émergeant.

Ce sont des « Belugas » qui peuplent abondamment les eaux du Spitzberg. C'est le poisson que pêchent les Norvégiens dans leurs barques peu élégantes, mais combien solides. Infatigables, par beau ou mauvais temps, durant toute l'année ils sillonnent l'océan, pénétrant parfois dans les hautes latitudes.

Il est zéro. Je dis bien zéro heures et non minuit. Le « Foucauld » est à 10 milles par le travers de l'île du Prince Charles. Le soleil, à quatre degré au-dessus de l'horizon, jette des rayons sur une mer unie et calme, sur la terre, des rayons vraiment extraordinaires. Le soleil de l'Arctique, lui-même, n'est pas comme celui que nous avons l'habitude de voir. C'est un autre...

Entre l'île et nous passe un bateau. On distingue clairement avec la jumelle sa

silhouette fine qui s'éloigne lentement, se fondant dans une atmosphère bleue et rose, comme un navire enchanté.

Tout le paysage d'ailleurs a un aspect féérique et tout apparaît irréel; les montagnes aux glaciers miroitants, les cimes lointaines, les îlots et les fumées des vapeurs rentrant en Ice-Fjord. Devant nous sur la route 0° l'horizon est vide. La mer a pris une teinte grise métallique qui fonce rapidement. Le soleil s'est changé en une énorme boule rougeâtre qui semble suspendue, immobile et de laquelle émerge une clarté diffuse, mourante. Là où le soleil ne touchera point l'horizon — règnent les glaces. Ce sont elles peut-être qui diffusent ses rayons et qui donnent à la mer cette teinte plombée et sans vie.

Mais tout ceci n'est qu'une impression fugitive. Car, aussitôt que le zéro des heures se change en minutes, puis en heures la boule rouge redevient un disque d'or éclatant répandant à nouveau son enchanteresse clarté sur l'océan, sur l'archipel et sur le ciel.

A 6 heures je suis sur le pont quoique n'ayant presque pas fermé l'œil. Un vent froid souffle du Nord. Le soleil est haut dans le ciel et un banc de brume flotte juste sous lui,

duquel émergent brusquement des sommets aigus, étincelants de blancheur. Les rives sont couvertes par le brouillard et cela fait un tableau d'une originalité extrême, donnant l'impression que ces sommets flottent sur la mer. Cela a l'air d'un mirage, d'une fantasmagorie et pourtant c'est un phénomène qui se produit quelques fois seulement pendant le siècle.

La jeunesse joyeuse et les joueurs de bridge dormaient tranquillement sans avoir vu cet unique et rare spectacle, merveille de la nature.

IX

LA BANQUISE

L'océan était, en cette journée du 12 Août, majestueux et calme. « Foucauld » filait Nord, méridien 10 Est vers la banquise. Les rives nord-ouest du Spitzberg sont déjà loin derrière nous et ses sommets se perdent dans une brume légère que le soleil poudre d'or.

Le vent léger, polaire, ride la surface de l'eau, d'où de temps en temps apparaît une tête de morse qui replonge vite après avoir promené sur cette merveilleuse journée un regard étonné.

Nous approchons du 81° et pourtant l'horizon demeure vide et sur l'océan étrangement verdâtre n'apparaissent point les glaces. Le commandant et le pilote norvégien (ice pilot) s'étonnent mais sont heureux. Bientôt midi et toujours point de glace. En verrons-nous aujourd'hui ?

Tout le monde est désillusionné ; nous savons que la poursuite de la banquise ne peut pas durer longtemps et que le Commandant doit virer de bord à temps pour arriver ce soir dans la baie de Magdalena.

Le pont se vide car c'est l'heure du déjeuner. Cependant quelques silhouettes se dessinent encore, sentinelles dont les regards plongent dans le lointain espérant apercevoir cette chose unique, dont W. Barentz avait écrit dans son journal de bord : « ... à l'horizon nous apparurent des troupeaux innombrables de cygnes blancs. »

La chance ayant poursuivi le « Foucauld » l'abandonnerait-elle tout à coup ? Non c'est impossible, inadmissible... Les minutes passent. Le navire augmente sa vitesse. Le vent fraîchit, tandis qu'apparaît à l'horizon un glaçon, puis deux, trois...

— Un iceberg ! un iceberg ! retentit sur le pont. Bientôt, l'énorme masse chatoyante, tantôt blanche, tantôt vert foncé apparaît devant nous, mollement balancée par les vagues.

La température fraîchit de plus en plus, un vent froid commence à souffler. Des nuées d'oiseaux volent et s'abattent sur l'eau en poussant des cris sauvages et perçants. Encore quelques minutes de pleine vitesse et la banquise apparut dans toute sa splendeur, émergée d'un coup de la profondeur de l'Océan,

Nous pénétrons dans un champ de glaces, mais la banquise étale devant nous sa muraille impénétrable, admirablement bleutée, d'une

longueur infinie, d'une largeur incommensurable.

Sur la passerelle des ordres sont donnés, le téléphone de la machine retentit. Passons-nous ? Non, nous ne pouvons pas. Les blocs de glace hauts de 1 à 3 mètres, ce qui est énorme quand on songe que 7 fois la hauteur se trouve sous l'eau, sont soudés entre eux.

Le Commandant ne voulant pas risquer son navire se résout à aller le long de la muraille sans essayer d'y pénétrer. La sirène du navire se répercute étrangement dans les vallées de glaces. Les oiseaux polaires s'envolent avec épouvante et plongent d'un coup comme des pierres tout près du bord. Là-bas, au loin, sur la masse glacée, quelque chose bouge, semble approcher qui excite visiblement la curiosité. C'est une boule jaunâtre qui se confond avec la glace, mais, à coup sûr, c'était un ours — le roi de la banquise.

Le « Foucauld » va lentement, frôlant la banquise. A ce moment, à 13 heures, le 12 août 1935, nous étions 81° de latitude nord, 10° de longitude est. C'est très rare dans l'histoire de la navigation polaire pour un bateau touriste d'arriver à ce point du globe. Car, le plus souvent, à cette époque de l'année la banquise apparaît entre 78 et 79° de latitude, c'est-à-dire près de l'île Saint-Charles.

Vraiment nous avons eu de la chance.

— Babord toute ? « Foucauld » tressaille, vibre, changeant la route vers le Sud. La masse blanche de la banquise s'éloigne rapidement, s'agite et se choque avec un bruit sourd produit par le remous des hélices.

Après quelques heures de marche vers le Sud, devant nous s'étale à nouveau un panorama féérique. Les montagnes du Spitzberg émergent, baignées de lumière sur le fond bleu et or du ciel qui se reflète dans leurs glaciers. De même, plus à gauche, le sommet de l'île Moffen, puis d'Amsterdam, de Danemark et encore plus loin ceux de cap Ermack ; et de ce point, à peine visibles se dessinent les collines caractéristiques de Sept îles.

C'était beau, vraiment beau. Une force magique se dégageait de ce paysage vous retenant sur le pont le jour et la nuit. Nuit ! il n'y en avait pas déjà depuis un certain temps. Le soleil dessinait la courbe descendante vers l'horizon, sans le toucher, et puis, hésitant pendant quelques moments, s'élevait dans l'azur.

Nous passons avec « Foucauld » sur ces eaux où put sortir des glaces « Le Fram », où luttâ courageusement contre la banquise « L'Ermack », où « Guerta » chercha désespérément le brick « Saint-Anna », « Krassine » y passa égale-

ment à la recherche de l' « Italie » ; le « Nautilus » essaya d'y mesurer la profondeur de l'Océan sous la carapace de glace ; ici encore plana le ballon d'André, enfin le dirigeable de Nobilé, et tant d'autres encore (1).

Que d'actes de courage, que de victimes de la science vit cette contrée glacée, où nous passons aujourd'hui sous les gais rayons du soleil, sur la mer calme.

Soyez bénis les morts illustres, les morts inconnus. Ce n'est point le pays de la Mort Blanche que vous avez découvert, mais un pays nouveau, plein de promesses.

La baie de Magdalena est déserte. « Foucauld » y pénètre, longeant une haute falaise de laquelle coule en cascades la neige fondant sur les sommets des rocs. L'eau de la baie a une teinte différente de la couleur de l'Océan. Ici elle est bleu pâle, peu transparente avec des reflets roses et verts. Des myriades de méduses de toutes les formes et de toutes les nuances s'y mouvaient lentement. Dans le fond de la baie on voit un glacier de toute beauté. L'ancre est mouillée. Les canots nous débarquent à terre. Le voici tout près de nous,

(1) « Les Chevaliers de l'Arctique ».

ce géant de glace. On voudrait s'en approcher le plus possible, le toucher, arracher un morceau, le tenir dans les mains, jusqu'à ce que, enfin, cette glace éternelle fonde, sans laisser de traces...

Tout à coup, avec un bruit de tonnerre, un bloc énorme, détaché du glacier, roulant et culbutant par dessus tous les obstacles, se brise en mille éclats, puis tombe dans l'eau en sifflant. L'écho amplifie ces bruits, roule parmi les falaises et vient enfin mourir sur l'eau azurée de la baie.

Nous regardons tous comme pétrifiés cette chute de quarante mètres de haut, étonnés aussi de ne point être ensevelis sous les éclats glacés. Nous voudrions encore le contempler car il était beau sous les rayons du soleil de minuit.

Mais il fallait tout voir en si peu de temps. Voir surtout les vestiges du passé. Du haut de la falaise nue, je vois ces vestiges dans ma jumelle, ces endroits où des hommes luttaient pour la vie.

Je les vois là, de l'autre côté de la baie, puis encore plus loin derrière ce détroit où était jadis la florissante ville de Smeerenbourg. Ruines qu'éclaire un soleil lumineux, ruines habituées au brouillard grisâtre et aux nuages

épais. Plus loin. Toujours plus loin, plus haut aussi, sur la Montagne Rouge, où est entre les rochers jauni une petite plage, je voudrais trouver les traces des habitations des Groumanlans, qui s'y abritaient jadis. Il n'y a rien, aucune trace, aucune vie hormis la chute d'eau, qui devait être la même en ces temps lointains. La même était la chanson tendre et monotone de l'eau cou-lante qui berça peut-être les Groumanlans leur parlant de choses si chères.

Pour eux c'étaient des mois, des années d'exil et de lutte incessante, pour nous ce sont des heures de repos.

Etrangement résonne en ces parages glacials la sirène du « Foucault », nous rappelant à bord. Le glacier Wagonwey s'éloigne, jouant de mille feux de toutes couleurs, de toutes nuances.

La route SSO longe les rives de la terre du roi Haakon. Devant nous passent les sept glaciers de cette terre. Ils descendent aussi en longues bandes et semblent lier ensemble la mer bleue et les falaises grises.

C'est le matin. A 5 heures, le soleil est déjà bien haut. Nous contournons le cap « Mitra » et entrons dans la baie de la Croix. Dans le fond de la baie, « Foucauld » croise un iceberg,

le frôlant presque. Il est aussi haut que la passerelle. Fait d'une quantité de glaçons de vieille formation, il résistait victorieusement aux rayons solaires tout en réfractant dans ses nombreuses facettes des couleurs extraordinaires, des objets irréels, des dessins fantastiques. C'est le premier et dernier vrai iceberg que nous voyons pendant notre croisière.

En deux heures de marche forcée dans la baie de la Croix nous contemplons les rocs nus, des glaciers qui forment comme une muraille d'amphithéâtre descendant vers la mer calme où nagent, en toute saison, des petits glaçons semblables à des cygnes.

Vers 9 heures du matin nous pénétrons dans la baie historique du Roi. Ayant viré de bord vers le Sud-ouest, le soleil nous tape sur le nez et fait briller les « Trois Couronnes », s'élevant à une hauteur de 1230 mètres.

Là, à droite se trouve « Ni Aalensand », un petit village de pêcheurs de quelques maisons groupées autour d'un poste de T. S. F. et de baraques pour l'exploitation du charbon, et puis un hangar du Zeppelin. Le monument de Amoulsen attire l'attention de tout le monde.

Cette baie du Roi est digne d'intérêt. D'ici est parti le premier Zeppelin de l'expédition

polaire du Prince Henrich en 1910, puis en 1925, au mois de mai, les deux avions, sur lesquels Amoundsen essaya de toucher au Pôle Nord. L'année suivante le dirigeable « Norj » s'envola de ce hangar et conduisit Amoundsen à travers le Pôle, vers l'Alaska, où il atterrit sans encombres. En même temps le courageux Byrd survola le Pôle Nord. Après ces exploits, la tragédie de « l'Italia », de Nobile.

Amoundsen, Guilbaud et tant d'autres trouvèrent la mort héroïque, cherchant à sauver l'équipage de « l'Italia ». Mais suivant la route de « l'Ermack », le brise-glace Krassine (Sviatogor) (1), rompant sur son passage des glaces millénaires, parvint et recueillit les naufragés.

Le « Foucauld » salue le drapeau Norvégien, vire de bord et s'éloigne. En sortant de la baie du Roi, nous avons croisé un bateau de pêche de retour de la banquise. Dure et pénible est la vie du marin polaire. Ce soleil d'août leur apparaît comme un sourire. Et c'est pour cela que dans leurs gestes, leurs saluts, sur leurs visages, on pouvait distinguer un étonnement ravi.

(1) Sviatogor, le puissant brise-glace, construit en 1915 d'après « l'Ermack » de l'amiral Makarov, créateur du premier brise-glaces en 1889.

Notre cap est sur le point nord de l'île Prince Charles. Nous laissons à babord le détroit de Foresound, entre l'île et la terre du Roi Oscar, qui est dangereux pour le passage des navires de fort tonnage.

Il faut contourner l'île du Prince Charles longue de 100 kilomètres avant d'arriver à Ice-Fjord. Durant toute une journée devant nos yeux passaient les tristes falaises de l'île, couvertes de mousses et de lichen.

Vers le soir nous nous approchons de Ice-Fjord, et déjà, de loin on pouvait distinguer le cap élevé de Starostine derrière lequel se cachait la baie de Greenharbourg. C'est ici que débarquèrent les premiers colons de Groumant venus de Mourmanie, quelques siècles plus tôt.

Les rives de cette baie que je contemple avec émotion ne ressemblent point à toutes celles de l'Archipel. Elles n'ont point ces chaînes de glaciers, elles ne sont point gelées ; mais au contraire, une verte frondaison les égaye.

A gauche on peut voir de nombreuses constructions, des maisons neuves ne ressemblant pas du tout à celles que nous avons vu

jusqu'à présent. C'est Groumantbourg et Barenzbourg : une concession minière russe.

En arrivant vers Barenzbourg on distingue clairement un énorme écriteau sur lequel en immenses lettres est écrit un seul mot : « Salut ».

Le village apparaît prospère et en plein épanouissement. Partout des hommes, des matériaux de construction, des tas de charbon et des drapeaux rouges. Nous passons lentement pour mouiller au fond de la baie, près d'un village norvégien. Il se compose de quelques maisons, d'un poste de T. S. F. et de ruines. Il n'y a pas si longtemps de cela qu'il y avait là un centre florissant de baleiniers. Maintenant tout semble abandonné, ruiné et dégage une impression de tristesse que renforce encore un voilier, à demi noyé au-dessus duquel tourbillonnent, comme au-dessus d'un cadavre, des oiseaux polaires.

Tout le monde à bord est impatient de voir cette nouveauté qui est pour tous la concession soviétique. Cette visite de Barenzbourg, un village de 1300 habitants au Spitzberg, en pleine fièvre de travail présente un contraste d'un intérêt particulier et une source d'impressions multiples.

Ici dans ce Nord extrême, de même qu'en Europe, la Russie restait incompréhensible,

impénétrable, mystique. Quelque chose se passait, mais quoi ? On eut beau s'enthousiasmer d'un côté pendant que l'autre côté critiquait ; nous ne pûmes trouver la réponse.

A nouveau le soleil de minuit éclaire notre course quand nous longeons la côte de Coolbay, où se trouve Groumantbourg. C'est la même vie que dans Barenzbourg. Deux navires chargent du charbon, l'électricité luit dans les ateliers desquels sort un sourd grondement de machines.

Là aussi des hommes se dépêchaient de vivre. Non, ils ne pouvaient oublier la route des ancêtres ! Non, le sang des Varègues n'est pas encore tari !

Par cette nuit ensoleillée « Foucauld » poursuit sa route vers le Skansen-bay, puis dans la matinée entre dans le Temple-bay, dont le glacier également admiré par tout le monde, occupe le fond de la baie.

Encore quelques heures de marche et l'ancre est mouillée dans la baie d'Advent, centre de l'exploitation houillère norvégienne.

Le gai petit village ! Des maisonnettes, une église, une poste et un club, disposés de part et d'autre d'une longue rue, de l'autre côté, d'une haute montagne descendent des câbles sur lesquels glissent des wagonets trans-

portant jusqu'au port le charbon que chargent les navires. Ici la vie s'écoule calme et tranquille et n'a rien de la vie fiévreuse de Groumantbourg.

Je regarde autour de moi, m'imaginant le Groumanlan solitaire qui jetait ses filets pour attraper le renard bleu pendant la longue nuit polaire, ou courageusement marchait contre l'ours pour lui enlever sa riche fourrure, si précieuse.

Jadis, c'était cette fourrure qui était le trésor de Groumant, maintenant c'est le charbon qui attire les hommes. Là, au pied de la colline s'élevait la pyramide de l' « Ermack », construite en 1889 pour étudier le caractère de la marée arctique, prouvant ainsi que les hommes venaient ici non seulement pour le butin, mais aussi pour la science,

Nous quittons cet après-midi le Spitzberg. Des nuages gris, pluvieux couvrent le ciel de la baie d'Advent, mais propre, coquette, Longuyar-City reste gaie et accueillante.

A nouveau le Ice-Fjord baigné par le soleil de minuit, avec ses baies profondes aux glaciers taillés et leurs tonalités les plus belles, bleues et vertes, avec ses plages jaunâtres, ses sommets sombres et leurs tâches de mousse! Tout dans

une atmosphère limpide de transparence infinie

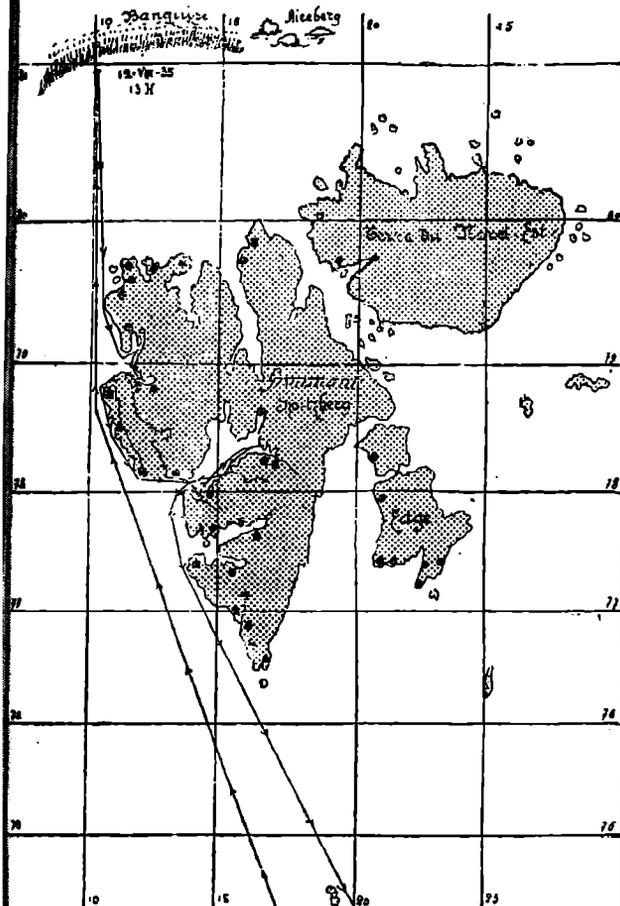
La route S. S. E. Demain à midi nous filons devant l'île des Ours, coiffée d'un nuage de brume avec ses rocs sauvages couverts de pingoins et de goélands.

Nous quittons l'île aux Ours, ayant dispersé des milliers d'oiseaux par le son de la sirène dont l'écho est amplifié dans les méandres des falaises nues.

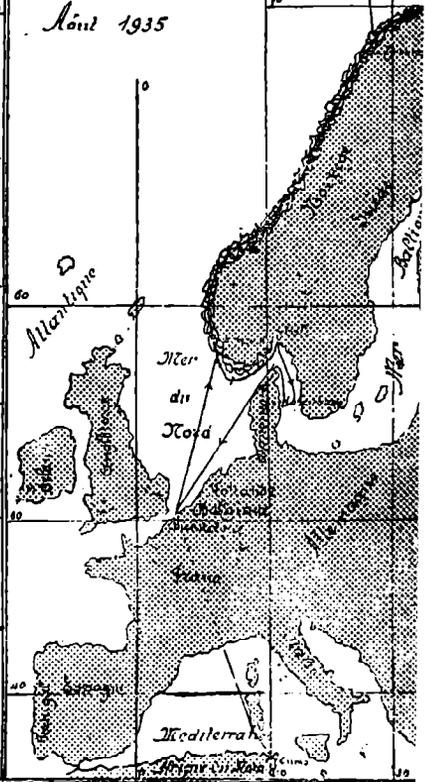
Puis c'est le Cap Nord, la sentinelle des nuits blanches qui partage de deux mondes différents.

« *Foucauld* » 1935.

Gronman
(*Barbart - Spitzbergen*)



Route
du
S. Soucauld
Nuit 1935



Vestiges trouvés au XIX^e siècle des maisons de pierre et de charbon emboîtées au temps reculé au Spitzberg par les Gronman Russes Gronmanlan.

TABLE

<i>Vers Groumant</i>	5
Chapitre I.	7
» II. — Chez Vikings.	12
» III. — La Mer gelée.	16
» IV. — Spitzberg, terre convoitée.	26
» V. — Le mystère de Groumant.	32
» VI. — Les aventures de quatre marins.	36
» VII. — Les glaces et la mer chaude.	44
» VIII. — La route des ancêtres	56
» IX. — La banquise	62
Carte	77