

# La CONQUÊTE du PÔLE NORD

DOCUMENTAIRE 194

Pythéas, qui s'était établi là où s'élève, de nos jours, le grand port de Marseille, voulut, 400 ans avant notre ère, à l'époque d'Alexandre le Grand, tenter l'aventure par delà les Colonnes d'Hercule (Déroit de Gibraltar), et se mit à remonter en direction des mers qui s'étendent au Nord de l'Europe, où sévissent de perpétuelles tempêtes, où règnent les brouillards, où le ciel est toujours gris. Il débarqua en un lieu où le soleil ne se couchait presque jamais, et où les journées étaient, par conséquent, fort longues.

Il s'arrêta sur des Côtes mystérieuses, qui étaient peut-être celles de la Norvège, en un lieu qu'il appela Thulé et qui devint fabuleux, car l'histoire du navigateur a été, dans sa plus grande partie, transformée par la légende.

Plus de mille ans devaient s'écouler avant qu'un autre homme s'aventurât vers le Nord glacé. Il fallut attendre jusqu'en 870, pour qu'un Viking, Othar, parvint à toucher le Cap Nord, pointe extrême du Nord de la Norvège, et s'élançât en longeant la péninsule de Kola, jusqu'à la Mer Blanche, où il pénétra.

Le début de la conquête des Mers du Nord remonte à cette époque. Si nous considérons les moyens dont disposaient les navigateurs d'alors, nous nous rendons compte des difficultés qui se présentaient à eux, et nous nous étonnons qu'ils aient pu les surmonter.

Lorsque la Scandinavie commença de s'étendre vers le cercle polaire, l'ère chrétienne avait environ 1.000 ans. La découverte de l'Islande et du Groenland, dont le nom signifie *terre verte*, furent les premiers résultats atteints par les marins, dans ces lointains parages. Sur les côtes Sud naquirent alors quelques colonies de pêcheurs qui s'y maintinrent plus

de quatre siècles, loin de toute terre habitée. La mer n'était pas généreuse, le sol était dur et inhospitalier, les communications avec l'Europe dangereuses sinon presque inexistantes. Les arrière-petits-enfants de ceux qui, les premiers, avaient mis le pied sur la terre groenlandaise, décidèrent de l'abandonner et de redescendre vers le Sud.



*Après la première aventure de Pythéas, dans laquelle la réalité se confond avec la légende, des siècles s'écouleront avant que d'autres tentatives soient accomplies pour conquérir l'Arctique. Vers l'an 1.000, des pêcheurs scandinaves s'établirent sur les côtes du Groenland.*

Avec la découverte de l'Amérique voici qu'apparaît un nouveau problème: remonter vers le nord, franchir le Nouveau Continent et, de là, reprendre la route de l'Orient. On cherche un passage vers ces terres de richesse, et on le cherche dans deux directions différentes, l'une pour les atteindre par le Nord-Ouest, l'autre, par le Nord-Est.

A Londres s'était constituée une Compagnie des Marchands, riche société d'armateurs possédant beaucoup de navires, et qui comptait dans ses cadres les meilleurs des capitaines au long cours. Depuis l'année 1500, elle envoyait ses équipages particuliers dans la Russie du Nord, avec mission d'intensifier le trafic avec l'Orient. Les principaux noms qui se rattachent

aux premières expéditions aventureuses sont ceux de: Wiloughby qui partit au mois de mai 1553 avec trois bateaux, gagna la côte de la Sibérie, s'y arrêta pour hiverner et y trouva la mort; Arthur Pat, Borrough et Jackmann qui parvinrent à joindre les Iles de la Nouvelle Zemble et la mer de Gara. A la fin du siècle, le Hollandais Barents (1560-1597) s'aventura jusqu'à l'extrême pointe de la Nouvelle Zemble et remontant vers le Nord, découvrit l'Île de l'Ours et le Spitzberg. Mais les glaces ayant bloqué son navire, il passa l'hiver dans des conditions tragiques et mourut, victi-



*A la fin du XVIe siècle, le navigateur hollandais Willem Barents entreprit trois expéditions pour découvrir le Passage Nord-Est. Il parvint à la Nouvelle Zemble et au Spitzberg. Voici comment nous imaginons son débarquement dans l'Île des Ours.*



*Pendant sa troisième expédition, tandis que Barents tentait de s'enfoncer plus avant, son navire fut pris par les glaces. Barents et l'équipage passèrent l'hiver dans des conditions tragiques en Nouvelle Zemble. Au printemps il tenta de revenir, sur deux petites embarcations, mais il mourut de privations avec ses hommes avant d'avoir atteint des terres habitées (1597).*

me de son audace. Les difficultés rencontrées par ces marins décidèrent les Hollandais à renoncer à la découverte d'un passage par le Nord-Est.

En 1607, les Marchands de Londres décidèrent de faire une nouvelle tentative pour gagner la Chine par le Nord-Ouest en remontant les côtes du Groenland. Mais au 81e degré de latitude, une très haute barrière de glace les arrête et les oblige à redescendre vers le Sud.

A la même époque, les Anglais établis dans l'Amérique du Nord, tentent également de découvrir le passage Nord-Ouest. Mais les régions situées à l'Ouest du Groenland se révèlent d'inextricables labyrinthes formés de lacs, de détroits, d'îles, de presqu'îles. Au milieu de ces étranges paysages, on essaie, avec ténacité, d'avancer quand même. Les marchands confient une importante expédition à Hudson, qui revient de la Nouvelle Zemble avec l'espoir qu'il découvrira enfin cette issue tant cherchée, vers le Pacifique. La fortune semble d'abord lui sourire. Voici que devant lui s'ouvre la Baie qui porte aujourd'hui son nom, et déjà le navigateur croit avoir atteint la mer libre. Malheureusement ce n'était là qu'une illusion. Quand l'équipage comprend que l'Océan Pacifique est encore loin, il se mutine. La peur de mourir dans les glaces fait perdre la raison à ces hommes et, quand le bateau peut appareiller, ils abandonnent dans un canot,

sans vivres, Hudson et son fils, qui ne tarderont pas à mourir (1611).

Pendant plus d'un siècle on n'allait pas entreprendre de tentative nouvelle. Pourtant la chasse à la baleine attire des pêcheurs dans ces régions glacées et l'on peut admettre que quelques baleinières, poursuivant un cétacé blessé, sont allées en direction du Pôle, plus loin encore que le 80me parallèle.

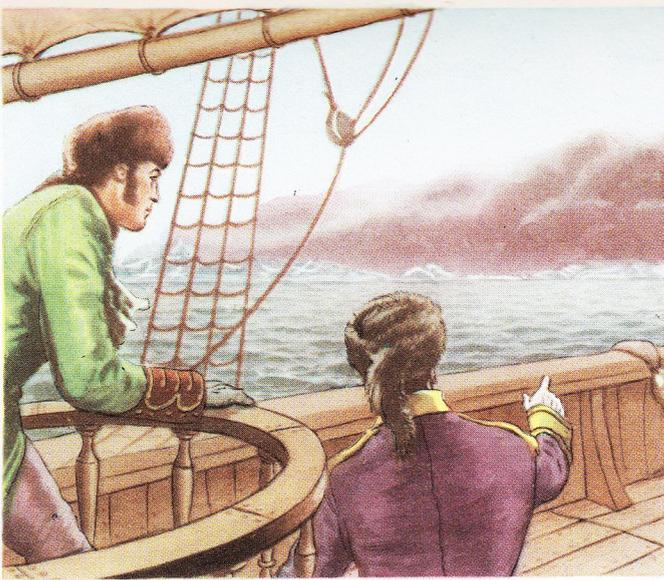
En 1779 l'Écossais Alexandre Mackenzie (1755-1820), en explorant les mers au Nord du Canada, découvre et suit jusqu'à son embouchure le fleuve qui a gardé son nom. A la même époque le capitaine Cook, après avoir longé les Côtes américaines, revient passer l'hiver aux Iles Sandwich, où il est mis à mort par les indigènes, qui l'avaient d'abord adoré comme une divinité.

La succession infructueuse de toutes ces tentatives, les naufrages tragiques de nombreuses expéditions, le blocage des navires par les glaces, avaient conduit à penser que, vraiment, du point de vue commercial, la recherche de passages à travers les mers arctiques ne pouvait pas présenter d'intérêt, comme on l'avait, de prime abord, pensé.

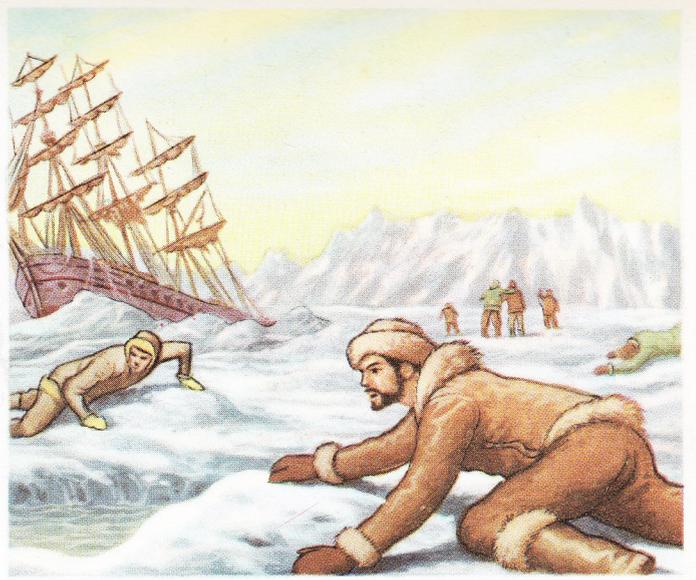
Ce furent les études scientifiques et le désir, jamais assouvi chez les hommes, de conquérir la terre en ses moindres replis, qui devaient donner une impulsion nouvelle aux expéditions polaires.



*Une tentative pour découvrir un passage en direction de l'Asie fut entreprise, au début du XVIIe siècle, par le navigateur Henry Hudson. Il fut surpris par l'hiver, et ses matelots l'abandonnèrent, sans vivres, avec son fils, dans une chaloupe où ils périrent l'un et l'autre.*



*De nombreux voyages furent organisés au XIXe siècle, pour trouver le Passage Nord-Ouest. En 1817, Edouard Parry partit de la Terre de Banks, pour une nouvelle exploration arctique.*



*Jean Franklin partit à la découverte d'une mer libre dans le Nord. Il mourut au mois de juin 1847, avec ses marins, l'été n'ayant pas amené la débâcle des glaces.*

Au début de l'été 1817, les pêcheurs de baleines observent une fonte des glaces due à un réchauffement de l'air inattendu. Profitant de ces conditions favorables, Edouard Parry entreprend, dans la mer arctique à l'Ouest du Groenland, un voyage qui lui permet de remonter tout le Déroit de Lancaster, le Déroit de Barrow, de contourner l'Île de Melville, et de parvenir à la Terre de Banks. Sans le savoir, il a parcouru presque toute la distance qui sépare le Déroit de Davis du Déroit de Behring, de l'Atlantique au Pacifique.

Quand le navigateur anglais se décide à tenter la grande aventure, en poussant alors directement vers le Pôle, il s'avance avec son navire jusqu'au point où les glaciers commencent à entraver sa course. Puis il transforme quelques canots en traîneaux et s'élançe, à travers le grand désert blanc, jusqu'à la latitude 81°45', point extrême qui ne devait pas être dépassé avant 1876.

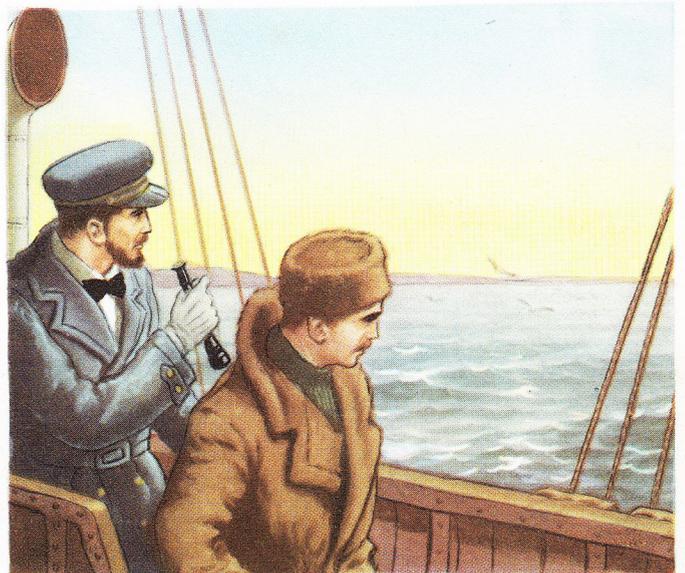
En 1845 Franklin était parti pour découvrir la Mer libre, au nord, mais il n'était pas revenu. Plusieurs expéditions furent organisées pour retrouver ses traces, et le 11 janvier 1850 deux bâtiments quittaient ensemble l'Angleterre, l'un sous les ordres de Mac Clure, l'autre commandé par Collinson, pour entreprendre de nouvelles recherches. Le rendez-vous était fixé au Déroit de Behring et, cette fois, les navires devaient partir du Pacifique. Ils ne devaient pas obtenir le

succès complet, mais ils n'en parvinrent pas moins, après de terribles épreuves et des échecs qui ne les rebutèrent pas, à l'Île de Melville où, 30 années plus tôt, avait pris pied Parry. Ainsi, les deux tronçons du passage Nord-Est avaient été séparément franchis.

Cependant, les plus vaillants navigateurs qui avaient eu le Pôle pour but, ne s'en étaient pas approchés à moins de 700 kilomètres. En 1873 une grande exploration est organisée par deux officiers autrichiens, Julius Payer et Karl Weyprecht, avec le «Tegethoff», dont l'équipage était constitué en majorité de matelots italiens. L'aventure confina à l'incroyable. Ils partirent à la recherche du Passage Nord-Est et atteignirent la Nouvelle Zemle. Là ils sont surpris par une vague de froid et inexorablement enserrés par les glaces. Pendant des mois, le navire est entraîné à la dérive, avec la banquise dont il est le prisonnier. Le spectre de la famine, de l'épuisement, de la mort, tourmente officiers et marins. Ils survivent en mangeant des harengs fumés dont ils ont une réserve dans leur cale, et des oiseaux de mer, qu'ils ont de la peine à capturer. Pour étancher leur soif, ils doivent faire fondre de la glace en allumant des feux avec la mâture. Charrié par les mystérieux courants polaires, le Tegethoff parvient aux îles, jusqu'alors inconnues, de la Terre François Joseph. Après un an de ce périple forcé, les



*En 1873, Julius Payer et Karl Weyprecht, ayant atteint la Nouvelle Zemle, sont pris par les glaces. Ils vivent de poissons qu'ils pêchent à grande peine.*



*La découverte du Passage Nord-Ouest en 1878 par le Vêga, commandé par l'explorateur Nordenskjöld.*



*Au cours d'une expédition malheureuse, le navire Jeannette fait naufrage au Nord des Iles de la Nouvelle Sibérie. A la suite de cette tragédie, le Norvégien Fridtjof Nansen veut tenter une expérience. Il part sur le navire Fram mais se laisse volontairement bloquer par les glaces et entraîner par les courants marins, qui, comme il l'avait prévu, l'emportent très près du Pôle. Quittant alors son navire, il essaie de gagner le Pôle en traîneau.*

naufragés sont recueillis par une baleinière russe, qui les ramène dans les terres habitées.

Cinq ans plus tard le Passage Nord-Ouest est, lui aussi, vaincu. Un navire suédois, le *Véga*, parti du port de Göteborg, sous les ordres de Nordenskjöld, parvient à l'embouchure du Yénisséï, mais l'espoir de franchir le Déroit de Behring avant la mauvaise saison s'évanouit bientôt. L'expédition suédoise doit, elle aussi, subir une année de captivité dans les glaces et c'est seulement au mois de juillet suivant, à la libération des mers, que le navire peut déboucher librement dans le Pacifique.

Le Pôle Nord résiste toujours aux intrépides conquérants, et beaucoup d'entre ceux-ci meurent, victimes de leur témérité.

Fridtjof Nansen (1861-1930) décide de tenter une expérience nouvelle. Il est convaincu qu'un courant marin passe à travers le bassin polaire et afflue, du haut des mers arctiques, vers le Groenland à ce qu'il suppose, en passant très près du Pôle. Et, à bord du *Fram*, en 1893, il se laisse volontairement encercler par les glaces. Pendant 35 mois il est emporté, avec son navire, des Iles de la Nouvelle Sibérie aux Svalbard où, finalement, les glaces le laissent libre. Pendant sa longue dérive il a atteint la latitude 86°14'. C'est dire qu'il n'était plus qu'à 400 kilomètres du Pôle. Au retour, les explorateurs mirent 4 mois pour gagner les Iles François

Joseph. Ils se nourrissent de phoques et de leurs propres chiens, et faillirent eux-mêmes être dévorés par des ours.

Le but auquel avaient visé tant d'explorateurs, parmi lesquels on compte tant de victimes héroïques, est finalement atteint: le mérite en revient à Peary. Nous sommes en 1909, l'expédition Robert Peary part du Cap Columbia, sur la terre de Grant, et se dirige résolument vers le Nord. La colonne, qui va cheminer dans les glaces, sous le commandement de l'explorateur anglais, comprend 23 hommes, 19 traîneaux et 133 chiens. Le froid terrible cause la mort de nombreux chiens et entrave l'activité de la plupart des hommes. Plus d'une fois, Peary, épuisé par la lutte gigantesque, est sur le point de revenir en arrière. Mais la proximité du but le pousse à résister. Il envoie des équipes en avant avec mission de revenir sur leurs pas, l'une après l'autre, pour entretenir une piste. Le 1er avril, la dernière de ces équipes rebrousse chemin. Resté seul avec un domestique noir qui lui était dévoué, quatre Esquimaux et cinq traîneaux, Peary n'en décide pas moins de continuer son exploration et, le 6 avril, pour la première fois, un homme met le pied sur les glaces du Pôle, à des milliers de kilomètres du lieu habité le plus proche. Il avait emporté un matériel de sondage et fila aussitôt toute la ligne de sa sonde, longue de 2.750 mètres, mais ne put toucher le fond de la mer.



*Au retour, le 7 août, Nansen rencontre l'expédition britannique conduite par Jackson et Harmsworth, qui avait précédé de 8 jours l'arrivée du Fram.*

Ce triomphe n'allait pas clore, cependant, l'histoire de la conquête du Pôle Nord. Comment ne pas évoquer ces hommes intrépides qui allaient soumettre, maintenant, à la domination de l'homme, les voies du Ciel, au-dessus des étendues immenses des régions arctiques?

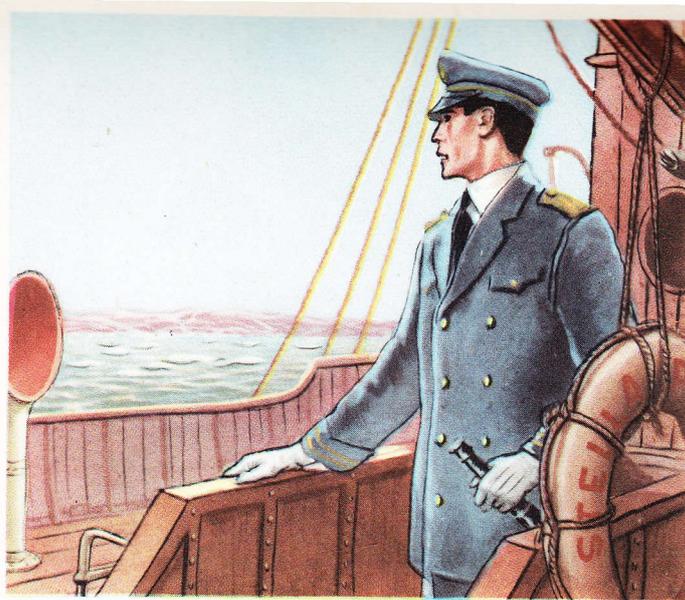
En 1926, Amundsen, avec son dirigeable « Norge », vole durant 72 heures au-dessus des Iles Svalbard, survole le Pôle, revient atterrir en Alaska le 14 mai, après avoir parcouru 5.000 kilomètres. Deux ans plus tard le Commandant italien Nobile, qui avait été le compagnon d'Amundsen, essaie, avec le dirigeable *Italia*, de prendre une route différente. Partant du Spitzberg, il atteint l'archipel François Joseph et les Iles Nicolas II, mais, pris dans une violente tourmente, son dirigeable est précipité sur la banquise, et c'est une lutte terrible qui commence pour l'équipage. La chute du ballon avait déjà coûté la vie du journaliste Ugo Lago, du Professeur Aldo Pontremoli, et de quatre aéronautes. De toutes les parties du monde, des hommes s'envolèrent pour aller au secours de l'aéronef. La marine française envoya un hydravion, le Latham 47, commandé par le capitaine de corvette Guilbaud. Il fit escale à Bergen pour permettre à Amundsen de prendre passage à bord. Amundsen et Nobile étaient alors en mauvais termes, mais dès lors que des vies humaines étaient en danger, qu'importaient, à l'âme généreuse d'Amundsen, des griefs anciens? Tout était oublié: il fallait sauver des malheureux.

Nobile fut, en effet, sauvé grâce à un avion italien qui, le 20 juin, le repéra avec ses compagnons. Mais Amundsen, peut-être le plus grand des explorateurs polaires, devait être victime de son dévouement, avec Guilbaud.

Aujourd'hui la conquête du Pôle a d'abord un intérêt scientifique. Déjà les voyages du docteur Charcot eurent pour but de faire faire des progrès à l'Océanographie. Tous les Français savent qu'après ses découvertes importantes dans l'Antarctique Charcot, sur le *Pourquoi Pas?* exécuta de nombreuses explorations dans les eaux groenlandaises et rendit les plus grands services à la science. Son bateau sombra dans une tempête, et Charcot, faisant courageusement le sacrifice de sa propre vie, n'eut de pitié que pour les jeunes matelots qui allaient mourir avec lui et qui lui inspirèrent ses dernières paroles: « Les pauvres enfants! » (16 septembre 1936).

Des observatoires astronomiques, des stations de contrôle, des stations de radio ont été établis au Nord de l'Alaska et du Groenland, et sur d'autres terres arctiques. Une ligne aérienne suédoise a organisé des services réguliers pour le transport de passagers entre l'Europe et l'Amérique du Nord, en survolant l'Océan glacial arctique.

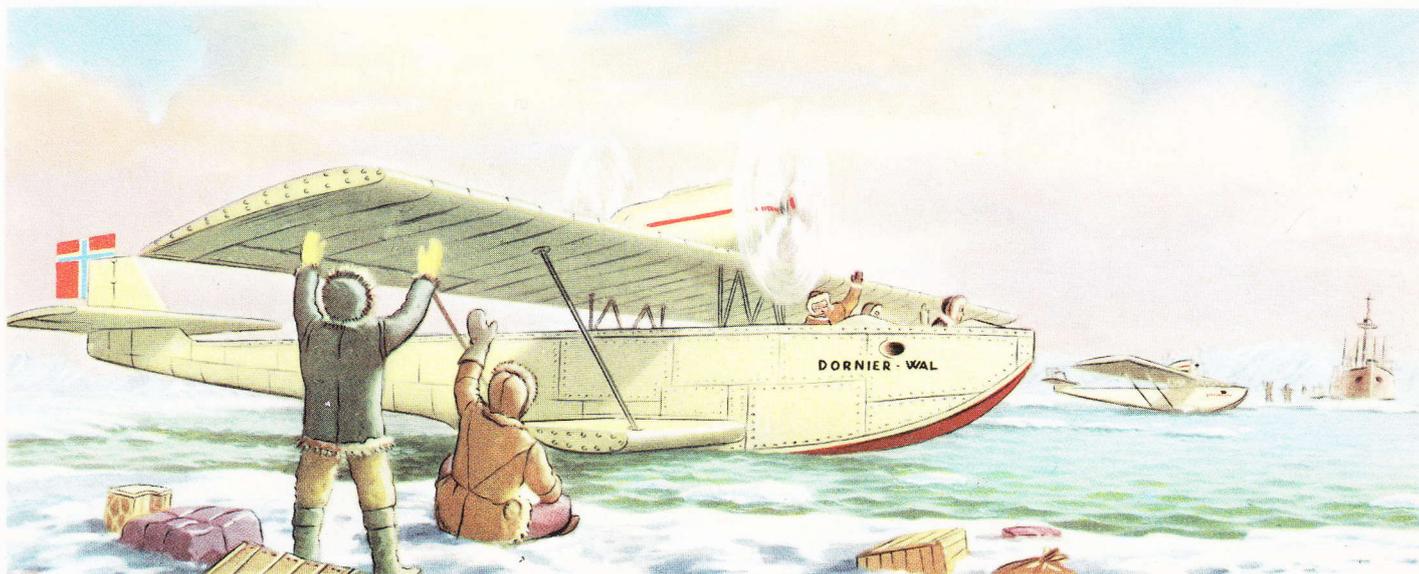
Le 15 novembre 1954 marque une date historique pour l'aviation commerciale de ligne: en effet, ce jour-là fut inaugurée la ligne de voyageurs qui suivront l'itinéraire polaire; deux



En 1869, en compagnie de Humbert Cagni, le duc des Abruzzes, Louis Amédée, parvient avec son navire, l'Etoile Polaire, au delà de la Terre François-Joseph, à l'île du Prince Rodolphe.



L'honneur d'avoir atteint le premier le Pôle est attribué à Robert Peary. Le Dr. F.-A. Cook prétendit l'avoir atteint un an plus tôt, et produisit son carnet de route et des observations astronomiques à l'appui de ses allégations, mais sans parvenir à convaincre la commission de savants, chargée de leur examen.



En 1926, l'explorateur Roald Engelbert Amundsen survole le Pôle sur le dirigeable Norge, après avoir inutilement tenté, l'année précédente, d'en accomplir le survol en hydravion. Il est accompagné par le colonel Humbert Nobile.



En 1928, Nobile tenta à nouveau l'entreprise sur son dirigeable Italia, et après trois vols d'explorations atteignit le Pôle. Mais, au retour, une tourmente crève l'enveloppe du dirigeable, qui s'abîme sur les glaces. Les survivants attendent des secours.

avions de la S. A. S. (Scandinavian Airlines System) des DC6B décollent, le premier de Copenhague, à destination de Los Angeles, l'autre dans le sens inverse, par conséquent de Los Angeles à Copenhague. Ils allaient gagner 1.600 kilomètres sur l'itinéraire habituel, via New-York.

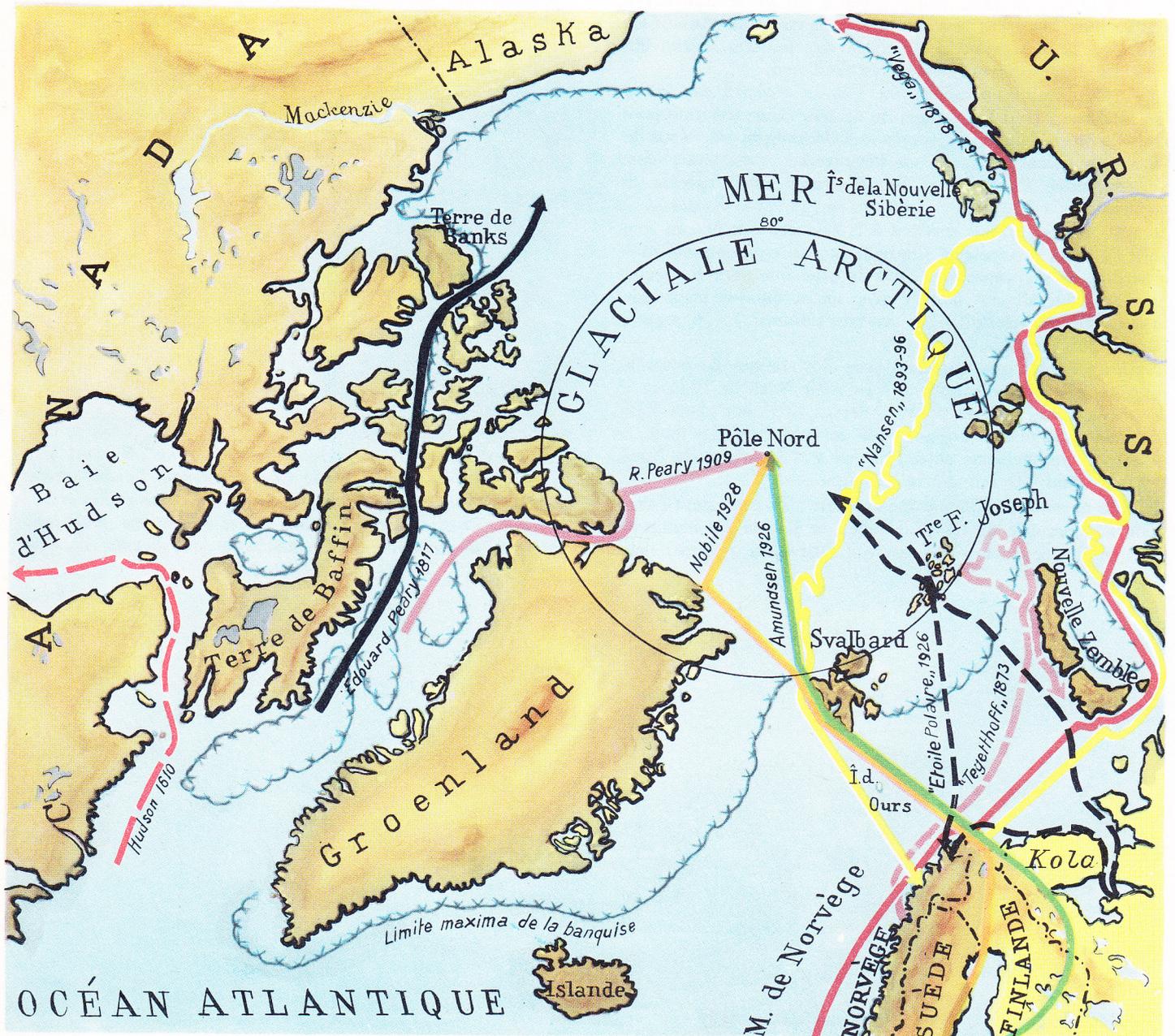
Durant la Deuxième Guerre mondiale les Américains établirent des bases sur les Iles du Canada et empruntèrent l'itinéraire polaire pour envoyer leurs bombardiers en Europe.

Parmi les survols les plus remarquables des zones arctiques, on doit particulièrement signaler les vols sans escale de Bernt Balchen, pionnier de l'aviation polaire, faisant équipe avec le Danois Knud Rasmussen, qui relia Fairbanks (Alaska) avec Oslo.

Le 6 octobre 1946 l'avion américain *Pacusan Dreamboat* battait tous les records de distance sur le parcours Honolulu, Alaska, Pôle Magnétique, Groenland, Londres, Paris, Rome, Le Caire.

Les grandes lignes aériennes survoleront désormais l'arc du Grand Cercle. Des liaisons Europe-Amérique et Europe-Japon passeront régulièrement au-dessus de l'Arctique.

\*\*\*



Sur cette carte sont indiquées les principales explorations polaires et les noms de ceux qui, au péril de leur vie, tentèrent la conquête du Pôle Nord. Quelques-uns y parvinrent, tels Peary, Amundsen... D'autres, sans l'atteindre, découvrirent de nouvelles terres.

ENCYCLOPÉDIE EN COULEURS

# tout connaître



ARTS

SCIENCES

HISTOIRE

DÉCOUVERTES

LÉGENDES

DOCUMENTS

INSTRUCTIFS



**VOL. III**

TOUT CONNAITRE  
Encyclopédie en couleurs

VITA MERAVIGLIOSA - Milan, Via Cerva 11, Editeur

Tous droits réservés

BELGIQUE - GRAND DUCHÉ - CONGO BELGE

Exclusivité A. B. G. E. - Bruxelles