

Zeitschrift: Le pays du dimanche
Herausgeber: Le pays du dimanche
Band: 2 (1899)
Heft: 98

Artikel: Feuilleton du Pays du dimanche : L'anneau d'argent
Autor: [s.n.]
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-249103>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

Download PDF: 13.01.2026

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>

POUR TOUT AVIS
et communications
S'adresser
à la rédaction du
Pays du dimanche

à
Porrentruy

TÉLÉPHONE

LE PAYS

DU DIMANCHE

POUR TOUT AVIS
et communications
S'adresser
à la rédaction du
Pays du dimanche

à
Porrentruy

TÉLÉPHONE

LE PAYS 27^{me} année

Supplément gratuit pour les abonnés au PAYS

27^{me} année LE PAYS

NANSEN

à la recherche du Pôle Nord

Après la mort de Barents, la mer glaciale ne fut plus pendant l'espace de 200 ans, parcourue que par des bateaux pêcheurs. Ce n'est que vers la fin du siècle dernier que le capitaine Phipps, accompagné de Nelson, du futur héros de Trafalgar, partit avec deux vaisseaux pour explorer le Spitzberg. Mais bientôt les guerres de l'indépendance des Etats-Unis, et celles de la révolution française et de l'empire détournèrent du pôle nord l'attention des marins anglais. La paix rétablie, on commença à s'en occuper de nouveau. En 1816, le baleinier Scoresby remontait la côte orientale du Groenland jusqu'au 70° degré de latitude. C'était un succès, car jusqu'au 80° degré de latitude, il n'y a pas de pays qui soit si difficilement abordable que la côte orientale du Groenland, à cause des glaces que les courants des régions polaires y accumulent pendant l'été.

Les rapports de Scoresby firent croire qu'on pourrait arriver en Asie par deux voies différentes, l'une passant par la mer de Baffin et par le nord de l'Amérique, l'autre passant entre le Groenland et le Spitzberg. On en était encore un peu à l'idée du géographe Mercator qui mourut en 1594 et qui se représentait le pôle comme un abîme insondable où quatre grands fleuves ou courants allaient se perdre en tourbillonnant, ou bien à celle de Maury qui plaçait une mer libre autour du pôle. Aussi, en 1818, l'amirauté anglaise ordonnait à John Franklin de se rendre avec deux vaisseaux au détroit de Behring en passant par le pôle nord.

On lui disait dans ses instructions : « Vous vous arrêterez longtemps au pôle nord pour y faire des observations exactes. Vous vous dirigerez ensuite directement vers le détroit de Behring. » Franklin ne put que revenir, sans avoir vu le pôle, après une lutte impuissante contre les glaces et contre tous les éléments déchaînés.

Deux autres vaisseaux, commandés par Ross et par Parry, avaient reçu l'ordre de partir en même temps que Franklin pour explorer la route passant par la mer de Baffin. Ross et Parry revinrent aussi sans avoir trouvé le passage tant désiré.

Un des officiers de Franklin dépeint en ces termes les gémissements des vaisseaux craquant sous les étreintes de la glace : « Il est impossible à la langue humaine d'exprimer l'horreur de ce désert de glaces qui craquent de toutes parts. Jamais je n'ai eu plus belle occasion d'admirer le courage de l'homme. Au milieu des mugissements des amas de glaces, on entendait le commandement calme et décidé de notre chef, John Franklin. Sur le vaisseau qui tremblait et craquait dans toutes ses parties, qui tantôt se soulevait et tantôt s'enfonçait, l'équipage exécutait les ordres reçus, comme si nous eussions vogué sur la mer la plus tranquille. » Peu s'en fallut que les vaisseaux de Franklin ne fussent écrasés ; fortement endommagés, ils furent bientôt contraints de rentrer dans les ports de la Grande-Bretagne.

Le navigateur anglais Parry qui avait accompagné Ross dans la mer de Baffin en 1818 fit un voyage au Spitzberg en 1826, avec deux vaisseaux.

De la pointe nord de l'une des îles de l'archipel il voulut gagner le pôle à l'aide de traîneaux qui pouvaient au besoin se changer en canots. Il rencontra des difficultés plus grandes qu'il n'avait supposé. Les glaces qui couvrent

la mer polaire ne sont pas unies comme celles de nos étangs et de nos lacs. Ce sont d'immenses blocs qui se pressent et se poussent sans cesse. Cette course en traîneaux, a dit l'un des voyageurs qui y ont participé, ressemblait à celle qu'on tenterait pour sortir de Londres, non pas en suivant les rues, mais en choisissant la ligne droite et en escaladant les toits des maisons. Nos voyageurs avaient une autre difficulté plus grande encore à surmonter. Un courant les repoussait constamment vers le sud. Lorsqu'ils s'imaginaient avoir avancé de deux milles marins vers le nord, ils constataient qu'ils n'avaient presque pas changé de place, que le courant les avait fait rester à peu près à leur point de départ. Malgré tout Parry atteignit, le 23 juillet 1827, 82 degrés 45 minutes, c'est-à-dire une latitude à laquelle personne avant lui n'était encore parvenu. Pour honorer sa mémoire, les géographes ont donné son nom à une petite île située au nord de l'archipel du Spitzberg ainsi qu'à la chaîne des îles les plus septentrionales de l'Amérique.

Pendant les trente années qui suivirent, toute l'attention des navigateurs et du monde civilisé se porta vers le nord de l'Amérique où l'on cherchait soit un passage pour arriver au détroit de Behring, soit une voie pour atteindre le pôle.

De nouvelles expéditions dans la mer polaire, faites surtout par des Suédois, eurent lieu en 1838, 1861, 1864, 1868 et 1872. En 1863, le baleinier norvégien Carlsen fit pour la première fois le tour de l'archipel entier du Spitzberg. Les Allemands, à leur tour, apparurent au Spitzberg, en 1868, sous les ordres du capitaine Koldewey. En 1870, le lieutenant-colonel wurtembergeois Charles de Waldburg Zeri-Trauchburg explora le Spitzberg en compagnie du voyageur Heuglin. Celui-ci détermina l'étendue vers l'O-

Feuilleton du Pays du Dimanche 19

L'anneau d'argent

Il se leva brusquement, et s'en alla, d'un pas rapide, tout tremblant d'une émotion qui toucha et peina profondément la marquise. Oui ! un jour, un moment viendrait, allait venir, où ce cœur primitif, cette âme naïve et tendre seraient déchirés, où cette grande tendresse dont il l'enveloppait serait changée en ruine et en douleurs. Cet être jeune, bon, sincère, l'aimait d'une passion aveugle, dévouée, absolue que jamais elle n'avait rencontrée parmi les nombreux gentilshommes qui lui avaient fait une cour assidue ; ils songeaient plus à obtenir des succès flatteurs pour leur vanité qu'à toucher véritablement son cœur.

Elle eût demandé à Pierre le sacrifice de sa vie qu'il la lui eût donnée ; elle le sentait si bien à elle, de tout son cœur, de toute son âme, comme il l'avait dit en son simple langage de paysan.

Elle restait assise là, sur ce foin embaumé, oubliant l'heure, le temps, la situation singulière où elle se trouvait, absorbée dans une profonde rêverie.

Quelle femme, même la plus belle, la plus aimée, n'est touchée de l'amour qu'elle inspire ? Certes, pas un instant la marquise ne séparait son cœur et sa pensée de celui qui était tout pour elle, qui, loin, là-bas, restait exposé aux plus terribles dangers, et dont la vie si chère pouvait lui être brusquement ravie. Mais elle ne pouvait s'empêcher de ressentir, pour cet être sincère et si épris d'elle, une sorte de pitié attendrie. Aussi, éprouvait-elle comme une espèce de honte de le tromper ainsi, et trouvait peu digne de sa loyauté de l'entretenir dans

une illusion si dangereuse pour lui.

Mais, que lui dire ? N'y avait-il pas tout à craindre d'une telle déception, d'une rancune, d'une jalousie capables peut-être des pires conséquences ?

« Songez, chère amie, quel otage précieux vous seriez aux mains de nos ennemis ! »

Ces paroles de son mari flamboyaient soudain dans sa mémoire. Elle frémit et se dit qu'il fallait à tout prix gagner du temps en laissant le pauvre Pierre vivre dans son espoir et dans son rêve.

Elle resta donc, toute songeuse, près de la mère Fauchard, souhaitant encore plus de voir cesser son exil, et se reprochant un peu aussi de trouver une douceur, singulière à se sentir l'objet d'une telle adoration.

Mais une épreuve encore plus difficile lui était réservée.

Une semaine encore se passa sans que rien vint troubler l'uniformité des longues heures

rient, de l'île appelée Nord-Ost-Land, puis découvrit à l'est du Spitzberg une nouvelle terre à laquelle on donna le nom du roi de Wurtemberg, König Karls Land. Il fut toutefois démontré que cette terre avait été déjà découverte en 1617 et figurait sur des cartes anglaises sous le nom de Wyche-Land. Une meilleure carte du Spitzberg fut le fruit de l'expédition du comte de Waldburg et de Heuglin.

En 1871, deux Autrichiens, Jules Payer et Charles Weyprecht firent une course d'essai dans la mer qui sépare le Spitzberg de la Nouvelle Zemble. Ils essayèrent de remonter vers le nord. Ce fut le premier essai tenté de ce côté. Les deux voyageurs atteignirent le 79° degré, altitude à laquelle un bateau n'était parvenu qu'une fois encore, à l'ouest du Spitzberg. A la même époque, le norvégien Tobiesen traversa la mer de Kara (à l'est de la Nouvelle-Zemble), qu'on croyait prise constamment sur les glaces et la trouva libre jusqu'à la côte de Sibérie.

L'année suivante, 1872, le suédois Nordenskiöld prit la résolution de passer l'hiver au Spitzberg. On attendait de grands résultats de cet hivernage. Aussi de fortes sommes furent mises à la disposition des voyageurs. Le gouvernement suédois donna un vaisseau en fer, le Polhem, et accorda en outre un subside de 25 000 thalers. Deux autres bateaux devaient transporter au Spitzberg une maison composée de 6 chambres, d'une cuisine, d'une salle à manger, d'une boulangerie et d'une cave destinée à conserver des pommes de terre; ils emportèrent en outre trois observatoires et 40 rennes avec le fourrage nécessaire, ainsi que du charbon. Mais tous les efforts que fit l'expédition pour atteindre l'île Parry, où elle avait le projet de passer l'hiver, furent inutiles. Les trois vaisseaux furent forcés de s'arrêter dans la baie de Mossel (sous 79° 50' de latitude), où ils arrivèrent le 3 septembre et furent emprisonnés par les glaces dès le 6 septembre. Les deux transports furent donc contraints de rester au Spitzberg au lieu de s'en retourner en Suède. Il en résulta que le nombre des hommes à nourrir pendant l'hiver s'éleva à 81, pour lesquels on était approvisionné, à 76. Mal surveillés par les Lapons, les 40 rennes qui devaient mener en traîneau les touristes au pôle nord, prirent la fuite. Pour comble de malheur l'on apprit que près de là 6 bateaux norvégiens étaient retenus par les glaces avec 58 hommes d'équipage qui n'avaient de vivres que pour jusqu'au nouvel-an. Mais avant que les Norvégiens eussent pu gagner le cantonnement de Nordenskiöld, un orage brisa la glace qui les retenait prisonniers et permit à 38 d'entre eux de regagner leur patrie. Des 20 détenus captifs, deux gelèrent en essayant d'atteindre la baie de Mossel; les 18 autres se dirigèrent vers le cap Thordsan, où ils furent condamnés à rester. De Norvège, trois vaisseaux furent bien envoyés à leur secours, mais la glace et les orages firent

de chacune de ses journées. Prise d'impatience, la marquise se désespérait, d'autant plus qu'elle avait maintenant un espoir plus certain de voir finir son exil. Cette victoire tant désirée !... Sans cesse, elle y songeait avec désir, mais avec crainte aussi. Les hasards de cette lutte fratricide ne lui étaient que trop familiers; son imagination lui montrait tantôt son mari vainqueur sain et sauf, tantôt prisonnier d'ennemis implacables; ou bien blessé, emporté en hâte, tout sanglant, par des mains fidèles.

Dans la solitude profonde où elle vivait, aucun bruit n'arrivait qui la pût tirer d'anxiété. Aussi, malgré son courage, malgré l'espoir apporté, ces derniers jours d'attente la laissaient plus lassée encore, plus faible pour supporter le poids de cette incertitude douloureuse.

(La suite prochainement).

échouer tous les efforts tentés pour arriver auprès d'eux. Quand, au mois de juin de l'année suivante (1873) le capitaine Mack put enfin aborder, les 18 malheureux avaient cessé de vivre. Ils étaient probablement morts du scorbut. De leur côté, les Suédois se comportèrent bravement. Le 28 février il revirent le soleil pour la première fois et le 24 avril ils commencèrent à faire des courses en traîneau vers le nord. Nordenskiöld ne parvint pas à franchir le 80° degré. Là, la glace lui opposa un obstacle insurmontable. Un de ses officiers, Palander, passa dans le Nord-Ost-Land (terre du nord-est). Il était plus facile d'avancer sur ce point, mais la glace offrait de nombreuses crevasses de 15 et même de 20 mètres de largeur et parfois si profondes qu'on en voyait pas le fond. La chute dans une pareille crevasse eût été la mort. Palander retourna à la baie de Mossel après 52 jours d'absence. Le manque de vivres força bientôt l'expédition de retourner en Suède. Après avoir eu tant de moyens à leur disposition, les Suédois n'avaient eu que de maigres résultats.

Depuis lors, le Spitzberg est visité à peu près chaque année soit par des pêcheurs, soit par des touristes, mais il ne fut plus le but d'expéditions scientifiques. Aujourd'hui le Spitzberg est le siège d'une station météorologique organisée par la Suède.

L'année 1872 nous montre aussi les Autrichiens à la recherche des mystères du pôle nord. Le capitaine Payer qui s'était distingué en 1869 et en 1870 dans une expédition envoyée par l'Allemagne sur la côte orientale du Groenland, qui, l'année précédente (1871) venait de faire avec le lieutenant Weyprecht une course d'essai dans la partie de la mer polaire située à l'est du Spitzberg, proposa à ses compatriotes d'organiser une nouvelle expédition dont il s'offrit à prendre le commandement avec Weyprecht. Tous deux trouvèrent dans le comte Wilczek un protecteur généreux, Wilczek donna aussitôt 40.000 florins et une société recueillit en peu de temps la somme de 200.000 florins. Toutes les dispositions furent prises pour mettre les voyageurs en état de s'éloigner de leur vaisseau pendant un ou deux mois, de parcourir ainsi des centaines de kilomètres, malgré les tempêtes de neige et les rigueurs du froid. Les officiers et tous les hommes de l'équipage, 26 hommes en tout, déclarèrent qu'ils renonçaient d'avance à toute espèce de secours, à tout effort fait pour les sauver. Le voyage devait durer deux hivers et trois étés; le vaisseau fut muni de provisions suffisantes pour trois années entières. L'expédition montée sur le Tegethoff partit de Bremerhafen le 13 juin 1872. La glace fit déjà son apparition à la fin de juillet, sous 74 1/4 degrés de latitude. Le comte Wilczek accompagna les voyageurs jusqu'aux îles Barents situées sur la côte occidentale et presque au nord de la Nouvelle-Zemble; il se sépara d'eux le 21 août. Peu d'heures après le Tegethoff fut saisi par les glaces et l'on n'entendit plus parler de Payer et de ses compagnons jusqu'au moment où, le 3 septembre 1874, la nouvelle se répandit que ceux qu'on croyait perdus pour toujours venaient de rentrer en Europe.

Comme je viens de le dire, quelques heures après le départ du comte Wilczek, le Tegethoff fut pris par les glaces et ne parvint plus à se dégager. Les prisonniers impuissants se virent d'abord poussés vers le nord-est. Au mois de février 1873, leur direction changea tout à coup; ils furent portés directement vers le nord. Vers la fin d'août 1873 tous eurent la peur agréable certitude que la mer polaire les retiendrait encore prisonniers pendant tout l'hiver suivant. Au moment où ils maudissaient leur sort, ils virent tout à coup, à 26 kilomètres de distance, des masses de terres émerger du brouillard. C'étaient des terres qui se montraient pour la

première fois à l'œil humain. Plein de joie le commandant fit déployer un drapeau de soie au milieu des hurrahs de l'équipage et donna à l'île qui était vue le nom de Terre de François-Joseph. Toutefois les Autrichiens n'étaient pas encore à terre; le glaçon qui les portait, eux et leur vaisseau, marchait au gré du vent; quitter le vaisseau en ce moment-là, c'eût été se vouer à une perte certaine. Enfin, vers la mi-octobre, la glace cessa de se mouvoir et avec elle le Tegethoff s'arrêta. L'équipage mit pied à terre à 79° 54' de latitude. Malheureusement la nuit polaire arriva bientôt après et dura 125 jours. Pendant les quatre premières semaines, ce fut un crépuscule dans lequel il n'était plus possible de distinguer le jour de la nuit, puis l'obscurité devint complète. Le soleil ne reparut que le 24 février 1874. Payer entreprit alors vers le nord sa fameuse course en traîneau, l'une des expéditions les plus aventureuses qui aient eu lieu. Si le glaçon qui retenait le Tegethoff captif se fut mis en mouvement avant le retour de Payer, celui-ci eût été infailliblement perdu. Traversant des îles et des bras de mer, l'intrepide voyageur atteignit après 17 jours d'une marche excessivement pénible le point le plus septentrional d'une île à laquelle il donna le nom d'île du prince Rodolphe. Il appela cap Flegely le point où il se trouvait; c'était à 82° 5' de latitude. Payer avait parcouru 24 kilomètres et s'était rapproché du pôle presque autant que Parry: De ce point qui avait 300 mètres d'élévation, Payer aperçut un bras de mer libre puis des terres et des montagnes s'étendant vers le nord-est jusqu'au-delà du 83° degré. Content de leurs découvertes, les voyageurs oublièrent un moment les fatigues que leur succès leur avait coûtées.

(A suivre).

J. JECKER
curé à Moutier.

MENUS PROPOS

Chemin de fer en bois. — Si l'on construisait en bois le régional Porrentruy-Bonfol ? Peut-être irait-il un peu plus vite.

Vous croyez à la farce, ami lecteur ? Pas du tout. On a appliqué ce singulier système au Canada. C'est la semaine dernière qu'à eu lieu dans cette contrée l'inauguration du premier chemin de fer de ce genre.

Il faudra dire chemin de bois, pour celui-là ! Il servira surtout au transport des voyageurs et des marchandises légères, les lourdes charges devant détériorer rapidement des voies en somme assez fragiles.

Celles-ci, en effet, sont en érable. Ces rails d'un nouveau genre mesurant 0^m10 de large sur 0^m17 de haut. Leur écartement est d'un mètre, d'axe en axe. Non seulement les rails sont en bois, mais encore tout le matériel fixe et roulant : gares, stations d'embranchement, postes d'aiguillage, signaux, ponts roulants, plaques tournantes, wagons, etc. Seules, les locomotives, bien entendu, ont été établies suivant le modèle ordinaire.

Les châssis et le panneautage des voitures sont en érable, comme les roues elles-mêmes. En érable les fourgons à bagages, en érable les tenders des machines, en érable les gares et leur ameublement intérieur.

Il faut dire que le nouveau chemin de fer, dont le développement atteint cinquante kilomètres, a été construit aux environs de Québec, en vue de l'exploitation d'une véritable forêt d'érables que ne desservait encore aucun railway local.
