

Philatélie polaire

Rubrique n° 2

Les contributions d'Otto Sverdrup à la connaissance de l'Arctique canadien

N.D.L.R. : Vous trouverez la première rubrique de Philatélie polaire dans le n° 244 de *Philatélie Québec*, en page 24.

Les contacts entre la Norvège et le Canada se perdent dans la nuit des temps. La « saga des Groenlandais » et la « saga d'Erik le Rouge » racontent les voyages des navigateurs Vikings qui furent les premiers à découvrir et à habiter le Canada (ill. 1).

En 982, Erik le Rouge découvre le Groenland et y fonde une colonie qui subsistera pendant près de 500 ans. Plus tard, Leif Erikson organise une expédition et découvre probablement l'île de Baffin et longe d'autres côtes, plus hospitalières, qu'il baptise « Vinland » (ill. 2).



ill. 2 - Navire Viking et carte des régions visitées.
Timbre des îles Féroés.

L'idée qu'un raccourci existait entre l'Europe et la Chine remonte au temps du roi Henry VIII, mais ce ne fut qu'au début du 20^e siècle que l'existence d'un tel passage fut démontrée. Nombreux furent les explorateurs qui partirent à la recherche de ce passage vers l'océan Pacifique, le fameux passage du Nord-Ouest, tout en essayant aussi d'atteindre le pôle Nord. Dans son excellent livre, *The Arctic Grail*, Pierre Berton décrit en détails les péripéties qui accompagnèrent la découverte du Grand Nord canadien, le passage du Nord-Ouest et la conquête du pôle Nord.

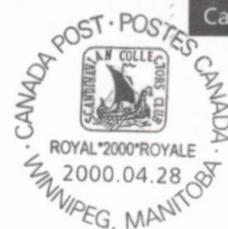
Otto Sverdrup l'explorateur

Otto Sverdrup est né à Bindal en Norvège le 31 octobre 1854. À 17 ans, il travaille pour la compagnie de transport maritime de son oncle. Il débute comme marin puis obtient son permis de navigation en 1875. Sverdrup, maintenant capitaine du bateau à vapeur *Trio*, rencontre Fridtjof Nansen. La carrière de navigateur et d'explorateur de Sverdrup s'affirme lorsque Nansen lui demande de l'accompagner dans son expédition sur la calotte glaciaire du Groenland. Cette expédition et celles qui lui succédèrent sont décrites dans cet article. Plus tard, Sverdrup retournera dans les régions arctiques à la requête de la Russie afin de rechercher les membres de plusieurs expéditions en détresse : en 1915, dans la Mer du Nord, et encore en 1920. Sverdrup, toujours modeste, parlait peu de ses réalisations. Il mourut à Oslo, le 26 novembre 1930.

Parler d'Otto Sverdrup (ill. 4) ne peut se faire sans mentionner le *Fram* (le navire qu'il commandait), ou les explorateurs Fridtjof Nansen ou Roald Amundsen qui, soit participèrent ensemble aux mêmes expéditions, soit utilisèrent le *Fram* pour des explorations en Arctique ou en Antarctique. Autrement dit, le *Fram* est le dénominateur commun entre les acteurs de cette épopée qu'était l'exploration de l'Arctique canadien. Ce qui suit est donc une relation faisant intervenir les trois explorateurs norvégiens ainsi que le *Fram* à bord duquel ils naviguèrent à la fin du 19^e et au début du 20^e siècle.



François Brisse, AEP, AQEP



ill. 1 - Navire Viking.
Timbre du Canada de la Collection du Millénaire.



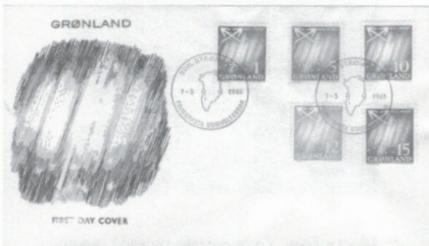
ill. 3 - Oblitération de L'Anse-aux-Meadows illustrée d'un navire viking.



ill. 4 - Otto Sverdrup.



ill. 5 - Carte du Groenland sur une carte maximum préparée lors de Capex 87.



ill. 7 - Carte du Groenland dans l'oblitération d'un Premier jour d'émission de 1963.

La traversée du Groenland par Nansen et Sverdrup

Navigateur expérimenté, Sverdrup débute ses explorations de l'Arctique en compagnie de Fridtjof Nansen (1861-1930). C'est un groupe de six personnes, dont Nansen et Sverdrup, qui traversèrent en ski la calotte glaciaire du Groenland en 1888 (ill. 5).

Au lieu de partir de la côte ouest relativement plus peuplée et relativement accessible, Nansen choisit plutôt de partir par la côte est. Celle-ci est barrée par une ceinture de glaces flottantes qui se déplace au gré des forts courants polaires. La côte escarpée présente peu d'abri; les icebergs géants et les glaciers rendent cette région particulièrement inhospitale et quasiment impénétrable (ill. 6).



ill. 6 - Quelques timbres du Groenland de la série d'usage courant de 1971-1977.

Les explorateurs quittent leur navire le 17 juillet, mais ce n'est que 12 jours plus tard qu'ils réussissent à franchir la ceinture de glaces et à atteindre la côte à Uumivik, alors qu'ils avaient prévu seulement trois heures pour cette étape. Le 29 juillet, ils commencent leur traversée, après avoir escaladé les hautes falaises de glace qui bordent la côte. Quatre mois plus tard, ils atteignent finalement la côte ouest du Groenland et arrivent à Godthab (maintenant Nuuk) à la fin septembre (ill. 7).

Remarquablement, cette toute première traversée du Groenland, qui requiert des efforts surhumains, se fit sans perte d'homme. Nansen, Sverdrup et leurs compagnons durent attendre jusqu'au printemps suivant pour qu'un navire les ramène en Norvège. La méconnaissance des courants longeant la côte ouest du Groenland fut la source de nombreuses difficultés que rencontrèrent les explorateurs ainsi qu'une grande perte de temps. Les qualités et les compétences de Sverdrup et sa force de caractère contribuèrent beaucoup au succès de cette expédition.

La construction du *Fram*

Nansen et Sverdrup furent les premiers à envisager de laisser leur navire s'emprisonner dans les glaces et à croire qu'il pourrait être entraîné par les courants et les glaces. C'était dans le but de tester cette idée et aussi pour atteindre le pôle Nord qu'ils dressèrent les plans d'un navire qui pourrait résister à l'emprise des glaces et qui pourrait se lever au-dessus des glaces plutôt que d'être écrasé par celles-ci. Sverdrup, responsable des gréements, et Nansen collaborèrent avec Colin Archer, le fameux constructeur de navires aux chantiers navals de Larvik. La forme arrondie et les trois épaisseurs de la coque assuraient une bonne résistance aux pressions externes en même temps qu'une excellente isolation thermique de l'intérieur du navire. Les quartiers étaient spacieux et agréables, équipés d'une bibliothèque, de jeux et d'instruments de musique. Baptisé le *Fram* (ce qui signifie « De l'avant », en norvégien) le navire est mis à l'eau en 1892 (ill. 8).



ill. 8 - Le *Fram* sur une timbre de Norvège.
Émission du 20 septembre 1972.

L'expédition de 1893-1896 avec Nansen et Sverdrup.

Nansen (ill. 9 à 11) était convaincu qu'un fort courant circulait dans la direction nord-ouest de la Sibérie au pôle Nord, et de là passait vers le sud en longeant la côte du Groenland. En 1893, Nansen, à bord du *Fram*, appareille pour sa fameuse expédition vers le pôle Nord. Sverdrup, quant à lui, est le commandant du *Fram*. À bord, l'équipage est composé de onze personnes et il y a des provisions pour six ans et du mazout pour huit ans. Dans le but d'atteindre le pôle Nord, Nansen quitte Christiana (maintenant Oslo), Norvège, en juin 1893 et se dirige vers les îles de la Sibérie par le passage du Nord-Est. Le *Fram* atteint le pack (glace de banquise) le 20 septembre. Le gouvernail et l'hélice sont retirés et le *Fram* est volontairement pris dans la glace. Il va alors dériver vers l'ouest avec les bancs de glace pendant les trois prochaines années. Cependant, il n'arriva jamais au pôle Nord.

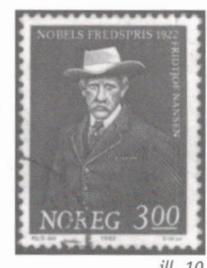
Alors, en mars 1895, Nansen et Johansen quittent le *Fram* et essaient d'atteindre le pôle en skis et en traîneaux. Après bien des vicissitudes, ils réussirent à atteindre la latitude de 86°15', le point le plus près du pôle Nord jamais atteint à cette époque. Un retour difficile s'ensuit. Nansen et Johansen arrivent finalement en Norvège en août 1896. Le même jour, le *Fram*, toujours sous le commandement de Sverdrup, se libère des glaces au nord des îles Spitzberg et, à son tour, rejoint la Norvège. Nansen, Sverdrup et les membres de l'équipage reçurent un accueil triomphal (ill. 12). Ce voyage démontra qu'il n'y avait pas de terre entre le pôle et l'Eurasie, mais un océan profond couvert de glace. Par ailleurs, le *Fram* avait bien dérivé vers l'ouest avec les courants glaciaires, confirmant ainsi les prévisions de Nansen.

Sverdrup mène l'expédition de 1898-1902

Deux ans après être allé le plus au Nord possible, Sverdrup part pour une nouvelle expédition, une fois de plus à bord du *Fram*. Cette expédition est financée par Axel Heiberg et les frères Ringnes, deux riches brasseurs norvégiens. Sverdrup eut alors la chance de pouvoir décider où et quoi explorer. Il avait aussi la liberté de modifier son itinéraire et/ou ses objectifs en fonction des difficultés ou des obstacles rencontrés. Le *Fram* ayant été reconditionné, il quitta Christiana le 24 juin 1898. L'équipage consistait en quatorze personnes dont Sverdrup. Son but initial était d'explorer la côte nord du Groenland. Cependant, comme il était bloqué par les glaces dans le détroit de Smith, il établit le 22 août 1898 ses premiers quartiers d'hiver à Fram Haven dans le détroit de Rice.

Tout de suite Sverdrup entreprend l'exploration de la plus grande étendue de terrain autour du navire et il organise des expéditions de chasse (ill. 13). Il établit un camp dans le fjord Hayes et explore les environs y compris le fjord Alexandra. Le 5 octobre, il rencontre Peary, un explorateur américain qui cherche à atteindre le pôle Nord. Ce dernier voit d'un mauvais œil la présence de Sverdrup dans une région qu'il considère comme sa chasse-gardée. En effet, Peary espérait bien être le premier à atteindre le pôle Nord. Leur rencontre ne dura qu'une dizaine de minutes, Peary disant devoir rapidement retourner à son camp.

Sverdrup et son équipage hivernent à bord du *Fram*. Le 17 avril 1899, Sverdrup et Bay, un zoologiste membre de l'équipage, cherchent à traverser en skis l'île Ellesmere en allant d'est en ouest. Ils atteignent le fjord Bay le 29 avril. De leur côté, Isachsen et Braskerud, autres membres de l'équipage, tentent et réussissent aussi la traversée de l'île Ellesmere, mais par les glaciers. Fin juillet, le *Fram* est libéré de la glace, mais ne pouvant pas remonter vers le nord comme espéré, Sverdrup décide d'explorer la terre d'Ellesmere. Il navigue vers le sud et le 1^{er} septembre atteint Harbour Fjord où il décide d'hiverner. Sverdrup et trois compagnons découvrent et explorent une nouvelle île qu'ils baptisent Axel Heiberg. Ils en continuent l'exploration et arrivent sur la côte ouest d'où ils aperçoivent dans le lointain une autre île qu'ils nomment Amund Ringnes. Les tempêtes et le terrain difficile les forcent à rejoindre le *Fram*. Sverdrup ne peut dégager son navire et est obligé de passer un autre hiver en Arctique.



ill. 10



ill. 11

ill. 9 à 11 - Nansen. Timbre de Monaco, de Norvège (Prix Nobel de la Paix) et d'URSS, avec le *Fram*.



ill. 12 - Le *Fram*. Carte postale souvenir marquant le retour du navire le 26 août 1896.



ill. 13 - Carte du territoire arctique exploré par Sverdrup lors de l'expédition de 1898-1902.

De nouvelles expéditions de chasse sont organisées. Une fois de plus, le groupe se sépare pour explorer la région. L'un d'entre eux remonte vers le nord et reconnaît l'île Beechey alors que l'autre se dirige vers l'île Devon. Après une expédition de 77 jours, Sverdrup rejoint le *Fram*. En août, il quitte son lieu d'hivernage, navigue entre les nombreuses îles et explore plusieurs autres fjords. Il passe un nouvel hiver à fjord Goose et reprend les explorations terrestres, en skis et en traîneaux. Il dresse la carte des îles Ringnes puis atteint le fjord Greely et retourne au navire pour attendre le dégel. Les autres équipes qui exploraient d'autres régions sont elles aussi de retour. Le 30 juillet, le *Fram* est enfin libéré de l'emprise des glaces et quitte l'île d'Ellesmere. Le *Fram* et son équipage retournent en Norvège et arrivent triomphalement à Christiana le 26 septembre 1902.

En reconnaissance de ses exploits, Sverdrup fut honoré de la médaille d'or de la *Royal Geographical Society*. La renommée de Sverdrup lui vient de l'exploration systématique de l'île Ellesmere et des îles voisines qu'il découvrit. Durant ces quatre années, il dressa une carte détaillée d'une très grande superficie (160 000 km²) du nord de l'Arctique. Otto Sverdrup revendiqua les îles qui portent son nom pour la couronne de Norvège. Le 11 novembre 1930, le Canada offrit 67 000 \$ à Otto Sverdrup pour ses services et son exploration des îles arctiques, y compris le groupe d'îles qui porte son nom. Ce même jour, la Norvège reconnaissait que ces îles appartiennent au Canada. Une carte des îles de l'archipel arctique est reproduite sur un timbre émis le 23 janvier 1980 (ill. 14). Le territoire exploré par Sverdrup est devenu Territoire du Nunavut le 1^{er} avril 1999 (ill. 15).

Roald Amundsen et le passage du Nord-Ouest

C'est par le biais du *Fram* que les noms de Roald Amundsen (1872-1928) et d'Otto Sverdrup sont associés. En effet, Amundsen commanda une expédition polaire en naviguant à bord du *Fram*, navire que lui avait offert Nansen. Amundsen quitte la Norvège en août 1910 et conduit le *Fram* vers le pôle Sud toujours non conquis. Il arrive sur le continent Antarctique à Framheim. Ils font plusieurs raids de reconnaissance et établissent des dépôts de vivres. Tout cela se fait par des températures extrêmes de -40°C. Finalement, Amundsen et quatre compagnons équipés de traîneaux tirés par des chiens quittent Framheim le 19 octobre 1911. La progression est difficile et dangereuse. Les explorateurs atteignent le pôle Sud le 14 décembre 1911. Ils construisent une tente et plantent le drapeau norvégien et celui du *Fram*. Le retour vers Framheim est plus rapide, le navire est rejoint le 25 janvier 1912.



ill. 16



ill. 17



ill. 18

ill. 16 à 18 - Amundsen. Timbres de Monaco, de Norvège (Traité de l'Antarctique) et d'URSS, et le dirigeable Norge avec lequel il survola le pôle Nord.

Auparavant, Roald Amundsen (ill. 16 à 18) avait été le premier à atteindre l'océan Pacifique par le passage du Nord-Ouest, à bord du *Gjøa* (ill. 19). Parti de Norvège à bord du *Gjøa* le 16 juin 1903 avec six membres d'équipage et des provisions pour cinq ans, Amundsen atteint l'île Beechy le 22 août, puis le détroit de Bellot le 31 août. Un feu se déclare à bord et le navire réussit tant bien que mal à atteindre un petit port où Amundsen hiverne pendant deux ans. Il construit un poste d'observation, fait des mesures astronomiques et météorologiques et part à la découverte des environs. Un groupe d'Inuit qui s'est pris d'amitié avec les explorateurs s'installe près du *Gjøa* et fonde le village qui porte maintenant le nom de Gjøa Haven.

Après deux hivers, il est temps de continuer le voyage. Le 12 août 1905, le détroit de Jones est libéré des glaces et le *Gjøa* quitte son port. C'est guidé par quelques Inuit en kayaks qu'Amundsen navigue la dernière section du fameux passage du Nord-Ouest de Gjøa Haven à Cambridge Bay qu'il atteint le 17 août. Il continue son voyage vers l'ouest et rencontre un premier, puis plusieurs navires qui viennent de l'Alaska. Le passage du Nord-Ouest avait finalement été découvert. Au cours d'une nouvelle expédition, Amundsen navigue d'ouest en est à bord du *Maud*, le navire qui remplace le *Fram* devenu trop vieux (voir ill. 19). Ce voyage, qui n'a pas eu le succès escompté, débute le 24 juin 1918. Amundsen se dirige vers le Cap Nord, puis vire à l'est et longe la côte nord de la Sibérie. Après de nombreuses



ill. 14 - Archipel des îles arctiques.
Émission du 23 janvier 1980.



ill. 15 - Nunavut. Devient le plus récent territoire du Canada le 1^{er} avril 1999.



ill. 19 - Le Maud et le Gjøa. Timbres de Norvège. Émission du 20 septembre 1972.

péripéties, le *Maud* arrive à Nome en Alaska le 27 juillet 1920. C'est au cours de ce voyage qu'Amundsen fut attaqué par un ours polaire et fut empoisonné par le monoxyde de carbone dans la tente où il effectuait des mesures scientifiques.

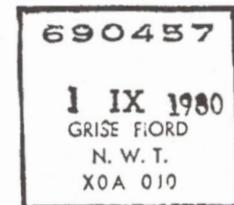
Avec ce voyage, Amundsen devint le premier navigateur à avoir réussi la traversée de l'Arctique dans les deux sens, Nord-Ouest puis Nord-Est. Toujours à court d'argent, Amundsen dut vendre le *Maud*. La Compagnie de la Baie d'Hudson l'acheta pour approvisionner ses comptoirs du nord-ouest. Le navire, n'étant pas adapté à ce travail, fut ancré à Cambridge Bay et servit d'entrepôt et de station météorologique.

Quelques années plus tard, en 1926, Roald Amundsen, Lincoln Ellsworth et Umberto Nobile survolent le pôle Nord à bord du dirigeable *Norge* (voir ill. 16 à 18). Amundsen mourut en 1928 dans un accident d'avion alors qu'il était parti au secours de Nobile.

Les noms de Nansen et d'Amundsen sont bien plus connus que celui de Sverdrup. En effet, ils réussirent plusieurs grandes premières : la conquête du passage du Nord-Ouest et des pôles Nord et Sud; de nombreux timbres en témoignent. Cependant, les découvertes et la cartographie d'une large étendue de l'Arctique sont des apports inestimables que l'on doit à Sverdrup. Ses contributions sont finalement reconnues par une émission conjointe des administrations postales du Canada, du Groenland et de la Norvège.

Toponymie

Sverdrup et ses compagnons avaient exploré une région jusqu'alors totalement inconnue. Non seulement ils en ont dressé des cartes et fait de nombreux relevés topographiques, mais ils ont été amenés tout naturellement à baptiser les îles, les promontoires, les baies et autres fjords qu'ils ont rencontré. Ainsi, il n'est pas surprenant de trouver sur nos cartes géographiques de nombreux sites qui portent les noms de membres de la famille royale, des bienfaiteurs de l'expédition ou des membres de l'équipage. Par exemple : Cap Isachsen, golfe d'Amundsen, péninsule Bjorne, golfe de la reine Maud, île Stefansson, détroit de Nansen, bassin Rasmussen, baie Norvégienne, fjord Bay, île Roi Christian, détroit de Sverdrup, et les îles Sverdrup. Ces îles de l'océan arctique sont constituées de l'île Axel Heiberg et de deux autres îles plus petites : Ellef Ringnes et Amund Ringnes.



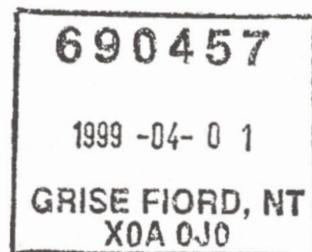
ill. 20

690457

3 IX 74

GRISE FIORD
N T

ill. 21



ill. 22

ill. 20 à 22 - Oblitérations en usage à Grise Fiord

Grise Fiord (Ajuittuq)

C'est le village est le plus septentrional du Canada. Grise Fiord (ce site, qui a été nommé par Sverdrup lors de son expédition de 1898-1902, signifie fjord du cochon en norvégien) fut créé par le gouvernement fédéral en août 1953. Afin d'assurer la souveraineté dans le Grand Nord, le gouvernement déplaça huit familles Inuit d'Inukjuak (Nouveau Québec) pour les installer 2 000 km plus au nord, sur l'île Ellesmere. Sur la côte sud de l'île Ellesmere, Grise Fiord, où un bureau de poste est établit depuis 1956, est souvent le point de départ d'expéditions vers le pôle Nord. Plusieurs oblitérations de ce bureau de poste sont rassemblées ci-dessus (ill. 20 à 22).

Gjoa Haven (Ursuqtuuq)

Sir John Franklin, à la recherche du passage du Nord-Ouest, fut le premier européen à atteindre, en 1846, les environs de Gjoa Haven. Franklin et les 105 membres de son équipage y périrent de froid. Amundsen, un explorateur Norvégien, fut le premier à franchir le passage du Nord-Ouest en 1906. Le nom de son navire, le Gjoa, est aussi celui de ce village arctique où le navigateur trouva refuge lors de son épopee. Il hiverna à Gjoa Haven de 1903 à 1906. Un bureau de poste y est ouvert depuis 1971. Vous trouverez ci-contre (ill. 23 à 27), la reproduction de plusieurs oblitérations de Gjoa Haven. Gjoa Haven est le site du Premier jour de l'émission conjointe du 30 mars 2004.



ill. 23

690082
10 I 1974
GJOA HAVEN
N T

ill. 24

690082
30 I 1980
GJOA HAVEN
N T

ill. 25

119822
1999 -04- 01
GJOA HAVEN, NT
XOE 1J0

ill. 26



ill. 27

ill. 23 à 27 - Oblitérations en usage à Gjoa Haven.

Isachsen

La station météorologique établie en 1948 sur l'île Ellef Ringnes est ainsi nommée d'après Gunerius Ingvald Isachsen, le cartographe qui accompagnait Otto Sverdrup lors de son expédition de 1898-1902 aux îles Reine Elisabeth. Un bureau de poste y ouvrit en 1948. Vous trouverez ci-contre (ill. 28 et 29) des oblitérations qui servirent à Isachsen.

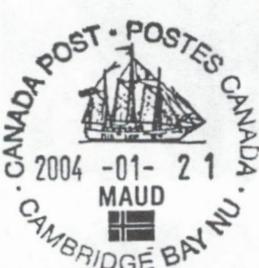


ill. 28

690538
9 V 1977
ISACHSEN
N T

ill. 29

ill. 28 et 29 - Oblitérations en usage à Isachsen.



ill. 30



ill. 31

ill. 30 et 31 - Oblitérations en usage à Cambridge Bay. La taille de l'oblitération, les caractères de MAUD et le drapeau norvégien sont différents.

Bibliographie

Volumes

- BERTON, Pierre. *The Arctic Grail. The Quest for the North West Passage and the North Pole, 1818-1909*, McClelland and Stewart, The Canadian Publishers, Toronto, 1988.
- FLEMING, Fergus. *Ninety Degrees North. The Quest for the North Pole*. Grove Press, New York, 2001.
- SAVOURS, Ann. *The Search for the North West Passage*, St. Martin's Press, New York, 1999.

Sites Internet

- Le musée Fram à Oslo [W](http://www.fram.museum.no) <http://www.fram.museum.no>
- Gouvernement du Nunavut. Ministère du Développement durable. Parcs, Commerce et Tourisme [W](http://www.newparksnorth.org) <http://www.newparksnorth.org>
- Ministère des affaires étrangères de Norvège [W](http://www.odin.dep.no/odin/engelsk/norway/history/) <http://www.odin.dep.no/odin/engelsk/norway/history/>
- Grands explorateurs [W](http://www.polarlys.asso.fr) [http://www.polarlys.asso.fr/](http://www.polarlys.asso.fr)
- Otto Sverdrup Centennial Expedition [W](http://www.sverdrup2000.org) [http://www.sverdrup2000.org/](http://www.sverdrup2000.org)
- Rescol Industrie Canada. Instructions de navigation dans l'écosystème arctique [W](http://www.schoolnet.ca/) <http://www.schoolnet.ca/>
- Transpol'air, l'aventure polaire [W](http://www.transpolair.com/) <http://www.transpolair.com/>