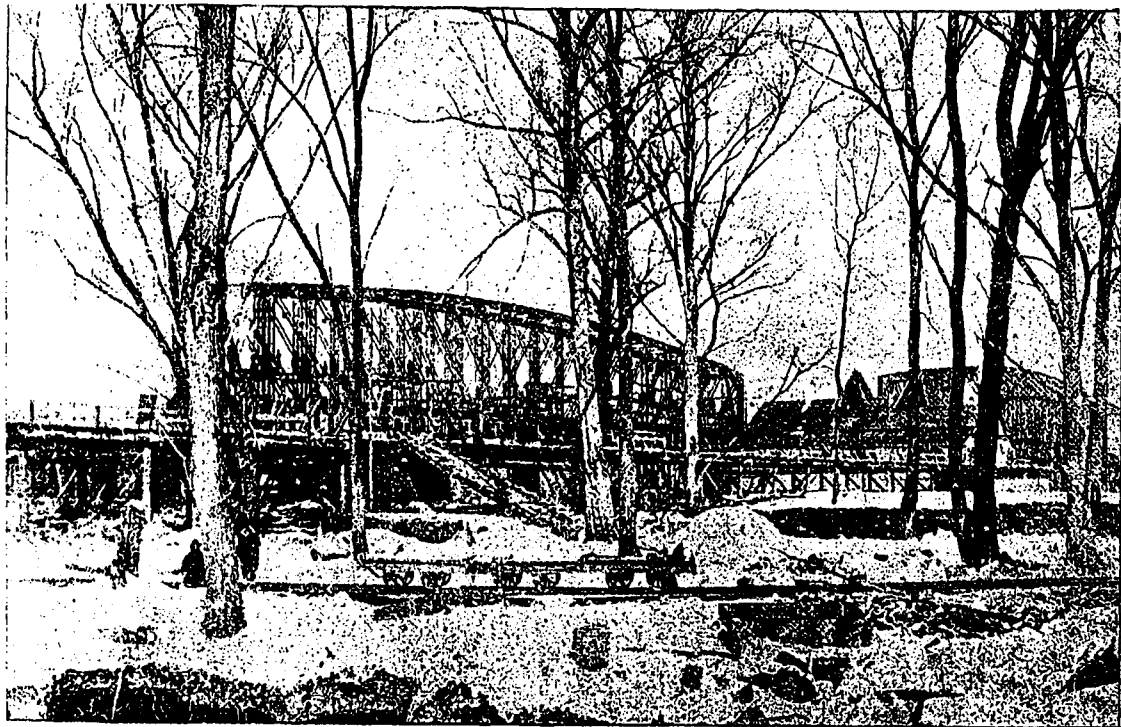
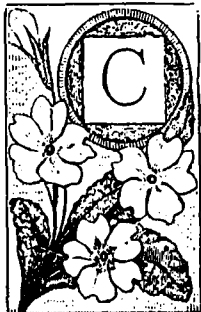


CHRONIQUE UNIVERSELLE ILLUSTRÉE



PONT DU TRANSIBÉRIEN, SUR L'IMA.



EST en mai 1891 que commencèrent, pour se continuer depuis sans interruption, les travaux du Transsibérien.

Tout a été sacrifié à la grande rapidité d'exécution dans cette œuvre vraiment extraordinaire; passer d'abord, on verra plus tard à parfaire la voie si besoin est, si bien que, le jour où le dernier rail aura été boulonné, si le nouveau chemin est peut-être insuffisant pour un trafic sérieux, toute son importance politique aura été atteinte et les deux extrémités de l'immense empire du tsar seront réunies, la route de Chine créée et la Russie, maîtresse de cette route, en mesure de l'améliorer à loisir.

A la fin de 1896, les trains partis de Tchéliabinsk, tête de ligne au pied de l'Oural, atteignaient déjà Krasnoïarsk, ville florissante et riche que sa situation sur l'énisséï appelle à un développement considérable.

De Krasnoïarsk à Kanish, la voie est également ouverte à la circulation des convois, mais les trains n'y passent qu'irrégulièrement.

De Kloutchi à l'Oussouri, c'est-à-dire du centre de l'Asie-russe à la région du Pacifique, cent mille hommes sont, sans relâche, attelés à la colossale besogne; ouvriers libres et forçats soudent les différents tronçons et au milieu des immenses étendues sibériennes, se dirigent vers l'Amour. Strietensk et Khabarowka, reliées pendant l'été sur le fleuve Amour et sur la Chilka, son affluent, par un service de bateaux à vapeur fonctionnant régulièrement, seront les deux extrémités provisoires de la ligne en attendant que soit établie, sur le territoire chinois, une communication directe avec le chemin de fer de l'Oussouri partant de Strietensk.

Il est à présent certain, qu'en juillet 1898, des voyageurs, venus de Moscou ou de Saint-Petersbourg, atteindront, sans descendre de wagon, le lac Baïkal, au sud duquel la ligne, devant le contourner d'Irkoutsk à Mysowak, est négligée momentanément.

D'une rive à l'autre du Baïkal, de grands "ferry boats", assez puissants pour briser les glaces en hiver, transporteront les trains entiers.

Ces navires, à deux hélices et d'une jauge de 4,000 tonneaux, possédant une machine de 4,750 chevaux vapeur, pourront transporter un train de vingt-cinq wagons à une vitesse de 22 verstes à l'heure, soit trois heures de traversée entre les deux tronçons du Transsibérien, distants l'un de l'autre de 60 verstes (16 lieues).

Sur l'Amour, à égale distance à peu près de Strietensk et de Khabarowka et à l'embouchure de la rivière Zeïa, une ville importante, Blagovestchensk, s'est fondée, en plein pays des mines d'or.

A partir de Khabarowka, l'Oussouri reçoit de nombreux torrents et aucune partie du Transsibérien n'a nécessité autant de travaux d'art, ponts, remblais et tranchées. Il tombe dans cette vallée une énorme quantité de pluie et les inondations y sont fréquentes; cette région, qui appartient géographiquement à la Chine, possède des forêts immenses avec des arbres de 120 pieds de hauteur auxquels des lianes et des pampres de vignes sauvages donnent, malgré la rigueur des hivers, un aspect quasi-tropical. Elle constitue la grande route naturelle conduisant de la vallée de l'Amour au grand port russe du Pacifique, Vladivostok.

Trois magnifiques ponts, parmi ceux construits sur les rivières Khor, B. kin et Ima, se distinguent entre tous par leurs dimensions et leur bizarre mode de construction.

En effet, c'est pendant la période de congélation des eaux que l'on avance le plus les travaux. Autour de l'emplacement où ont été assises les fondations de la pile, on construit pour les ouvriers, sur la surface gelée, une immense maison de bois, à l'intérieur de laquelle, à l'abri du froid, de la neige, des intempéries, ils accomplissent leur besogne. La débacle

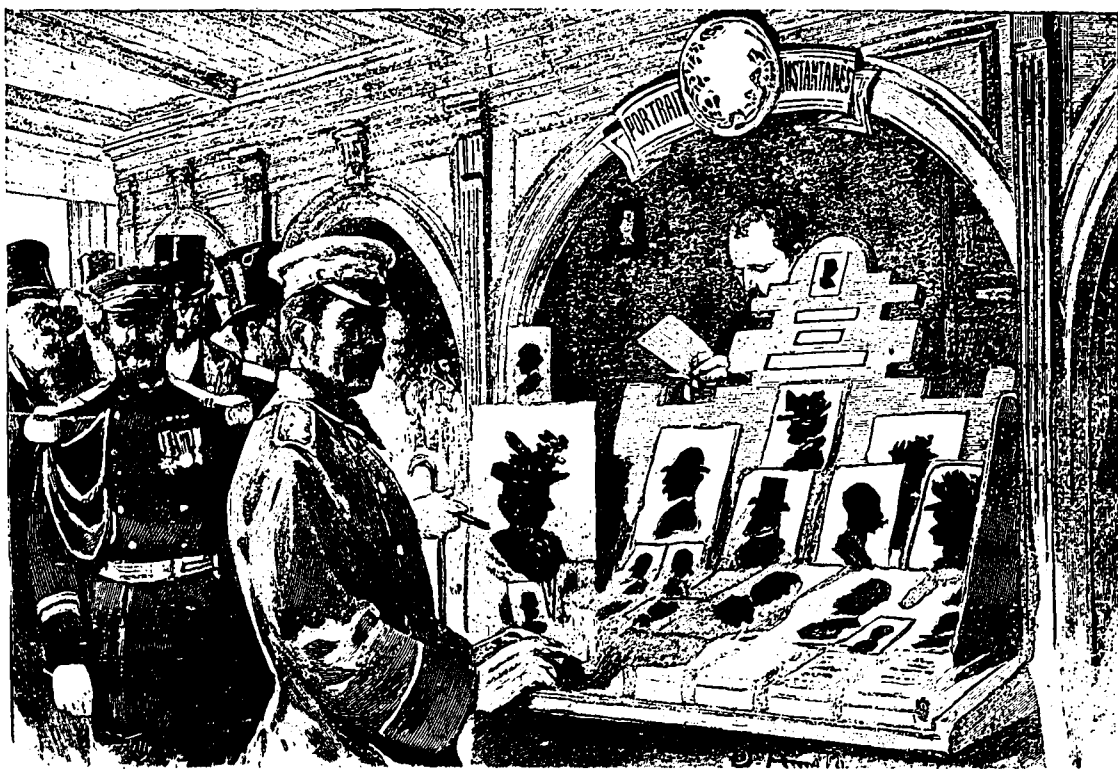
survient qui emporte l'atelier improvisé, mais les piles restent, prêtes à recevoir le long tablier métallique de 120 sagènes (256 mètres) fourni par les usines russes de l'Oural et du Donetz.

C'est le pont sur l'Ima que représente notre gravure.

Vladivostok! Quand, après dix jours passés dans les wagons du Transsibérien, les voyageurs entendront ce nom et descendront dans cette Constantinople de l'Extrême-Orient, l'émotion ne pourra manquer d'être grande.

Fondée en 1861, dans le détroit qui sépare l'île Kozakewitch de la terre ferme, cette ville s'est développée avec une rapidité extrême; son climat étant, quoique rude, moins rigoureux qu'on ne le pourrait supposer. L'achèvement du Transsibérien, l'ouverture du Transmandchourien, la consacreront définitivement. En ce moment, elle possède des maisons de commerce dont l'une, appartenant à Mr Tchourine, a créé, à Blagovestchensk, un entrepôt n'ayant pas coûté moins de 2 millions de francs de construction et d'aménagement.

Le roi de Siam, arrivé à Paris le 11 septembre, a fait, dans la capitale de la France, un séjour de courte durée, mais bien rempli, au point que Sa Majesté Siamoise a déclaré de bonne fois qu'un pareil programme de fêtes, s'il avait duré trois jours de plus, l'aurait infailliblement conduit au tombeau.



LE ROI DE SIAM A LA TOUR EIFFEL.