

plus aventureux de tenter l'ascension de la redoutable montagne.

Il n'existait peut-être pas sur le globe de trajet qui fût plus dangereux à parcourir, même à l'époque où la saison semblait le plus favorable. Les roches friables s'effondraient brusquement sous les pieds du voyageur, qui tombait dans l'abîme des crevasses qu'aucun indice extérieur ne faisait soupçonner, engloutissant l'imprudent qui s'était aventuré avec trop de confiance sur un tapis de neige ; ailleurs, le sentier trop étroit passait au bord d'un précipice taillé à pic, et un faux pas coûtait la vie à un homme. Arrivé sain et sauf, par miracle, de l'autre côté de la passe de Chilkoot, le voyageur était obligé de construire lui-même le canot dont il avait besoin pour naviguer sur les lacs qui communiquent avec le Lewis, le principal affluent du Yukon. Ce n'était que changer de genre de péril, mais les chances de mort n'étaient pas moins nombreuses ni moins effrayantes que pendant la première partie du voyage. Les rapides du lac Linderman et du Miles Canon faisaient chaque jour de nouvelles victimes, et le rapide du White Horse était appelé " le tombeau des mineurs."

Aujourd'hui, ces obstacles n'existent plus. Des voyageurs commodément installés dans des wagons trainés par des locomotives Baldwin, arrivent maintenant en chemin de fer jusqu'au bord du lac Bennett : le 30 juin de cette année, la ligne sera livrée à la circulation jusqu'au delà du rapide du White Horse. Ainsi plus de danger de tomber dans les précipices, plus de porteurs indiens, plus de naufrages ne passant les rapides, et il faut moins d'heures aujourd'hui qu'il ne fallait autrefois de semaines pour parcourir la partie la plus périlleuse du trajet, entre l'extrémité du canal de Lynn et le lac Bennett.

Un Anglais qui flairer une spéculation lucrative est encore plus intrépide qu'un Américain. C'est un banquier de Londres qui a vaillamment hasardé les capitaux nécessaires pour construire un chemin de fer dans une région qu'il ne connaissait pas. Pendant les premiers mois de l'année 1898, le chef de l'une des plus importantes maisons de la Cité envoyait à son correspondant de Chicago l'ordre de tracer une voie ferrée qui devait mettre une des deux petites villes improvisées sur le littoral de l'Alaska, où venaient débarquer le plus grand nombre de chercheurs d'or, en communication directe avec les gisements du Klondyke. Sans perdre une minute, M. Graves fit partir par le premier paquebot un ingénieur et un entrepreneur, avec la mission d'étudier sur place le tracé de la nouvelle ligne. M. Hislop et M. Heney se mirent aussitôt à l'œuvre ; malheureusement, les rumeurs de guerre entre les Etats-Unis et l'Espagne refroidirent le zèle du spéculateur anglais ; les travaux préliminaires furent brusquement interrompus. Mais à peine la nouvelle de la victoire remportée par l'amiral Dewey fut-elle connue en Europe qu'une dépêche envoyée de Londres par câble sous-marin invitait les deux vaillants pionniers à reprendre immédiatement leurs études. Après avoir entrepris sur les bords du lac Atlin une longue et laborieuse expédition, dont l'unique résultat avait été de constater que la nouvelle passe, dont un certain nombre de mineurs égarés dans cette région avaient signalé l'existence, était infranchissable, l'ingénieur et l'entrepreneur du nouveau chemin de fer ne tardèrent pas à reconnaître qu'ils devaient également renoncer à un tracé qui partirait du port de Dyea et traverserait la passe de Chilkoot. Il fut décidé que la ligne aurait son point de