

qu'elle est en trop mauvais état, qu'elle éclatera si on la chauffe. On le renvoie du service. Un second mécanicien reçoit le même ordre, fait la même réponse, et partage le sort de son camarade. Enfin un troisième est prêt à obéir. Il part. Une heure après, la machine faisait explosion, et tuait du même coup l'ingénieur, le chauffeur et le mécanicien. Cela se passait le 13 février 1869. Les deux compagnies ont devancé de sept ans (le fait n'est pas commun dans les annales des entreprises de travaux publics), la date assignée par les actes de concession. "Faire bien, c'est faire vite," dit l'adage américain : aussi faut-il voir avec quel sentiment d'orgueil local les journaux américains parlent des lenteurs de nos "sociétés dérépitées !" Les travailleurs formaient une véritable armée; la compagnie de l'Est seule n'a jamais employé moins de vingt à vingt-cinq mille hommes. "Et quels hommes ! dit le témoin oculaire qui nous fournit une partie de ces détails (2). Il faut les avoir vus pour s'en faire une idée. Assurément un grand nombre d'entre eux étaient de braves et honnêtes ouvriers; mais de quels ramas de gens tarés et sans aveu ils étaient entourés ! Tout individu portait pour sa défense personnelle un et quelquefois deux revolvers, sans compter le bowie knife ou grand couteau obligé. La loi de Lyuch, la seule justice applicable en un tel milieu, régnait sans appel. On ne saura jamais ce qu'il y a eu de crimes et d'actes de violence commis dans cet étrange monde, qu'une main de fer pouvait seule contenir..."

VII.

Mais ceci est un détail de mœurs locales, qui se perd dans la grandeur de la conception si énergiquement réalisée. Un des représentants des autorités américaines, dans un speech prononcé à l'inauguration du 8 mai, a dit ces paroles : "Vous avez accompli l'œuvre de Christophe Colomb; c'est ici le chemin qui conduit aux Indes." Pour l'Amérique au moins, cela est vrai, ou à peu près. Mais ce qui est plus vrai encore, ce qui a été à Washington le véritable mobile de l'entreprise et ce qui en sera toujours l'incontestable résultat économique et politique, c'est d'avoir rattaché au cœur de l'Union, c'est-à-dire aux États de l'Atlantique, les membres de l'immense République isolés dans l'Ouest, dans le *Far-West*, comme on dit là-bas; c'est d'avoir préparé le développement de ces vastes territoires jusque-là perdus dans les solitudes occidentales; c'est aussi d'avoir mis les mines californiennes à portée du trésor de la République fédérale, — et cette dernière raison ne fut pas la moins puissante au moment où l'entreprise fut décelée.

Il est du reste incontestable que ces deux grandes voies correspondantes, simultanément achevées dans les deux hémisphères, le Canal de Suez et le Chemin de fer du Pacifique, vont prodigieusement activer les communications générales. Une ligne maintenant directe et ininterrompue, servie par le moyen rapide de la vapeur, enserrera désormais le globe tout entier dans sa zone la plus belle et la plus riche, là où la nature déploie ses plus admirables splendeurs, là où le génie de l'homme a produit ses plus grandes créations. La Méditerranée, berceau de nos civilisations et de notre histoire, les mers de l'Inde et les splendides contrées du Sud de l'Asie, les pays et les nations de l'extrême Orient qui s'ouvrent à nos relations, les espaces immenses du monde Océanique avec ses innombrables archipels, la traversée devenue facile du continent américain, et enfin le bassin de l'Atlantique qui réunit aujourd'hui bien plus qu'il ne sépare l'Ancien et le Nouveau monde : voilà désormais la voie sacrée du monde moderne. C'est la route du Commerce et de la Civilisation. Autrefois, avec les immenses circuits autour des grands caps, il fallait à un voyageur au moins trois ans pour achever le tour du monde; aujourd'hui, il peut accomplir le même périple

en moins de trois mois. En voici le compte, auquel on pourrait bien encore retrancher quelque chose :

De Paris à Port-Saïd, tête du canal de Suez, chemins de fer et service à vapeur.....	6 jours.
De Port-Saïd à Bombay, bateau à vapeur.....	14 —
De Bombay à Calcutta, chemin de fer.....	3 —
De Calcutta à Hong-kong, bateau à vapeur.....	12 —
De Hong-kong à Yédo, bateau à vapeur.....	6 —
De Yédo aux îles Sandwich, bateau à vapeur.....	14 —
Des îles Sandwich à San Francisco, bateau à vapeur.....	7 —
De San Francisco à New-York, chemin de fer du Pacifique....	7 —
De New-York à Paris, service à vapeur.....	11 —
Total.....	80 jours.

VIII

Si nous pouvions suivre cette ligne capitale dont je viens de relever les grandes étapes, nous y trouverions à signaler de récents travaux, des explorations considérables et quelques publications tout-à-fait dignes d'arrêter notre attention. Les plateaux élevés et les contrées encore peu connues qui couvrent l'Inde au nord et au nord-ouest, le Grand et le Petit-Tibet, le Turkestan (ci-devant) chinois, les chaînes neigeuses et les vallées alpestres du Karakorum, du Bolor, de l'Hindou-kouch et de l'Amir, ont été traversées en diverses directions; on y a relevé de bons itinéraires, on a dressé des cartes qui ajoutent beaucoup à nos connaissances antérieures. (1) Les Russes mesurent et décrivent la Boukharie et les territoires environnants en même temps que leurs armes en soumettent les rudes populations. La géographie, l'ethnographie et les sciences naturelles gagnent rapidement dans ces régions peuplées de musulmans fanatiques, et qui sont restées si longtemps inaccessibles à l'Europe. D'autres contrées de l'extrême Orient, la Mandchourie, l'intérieur de la Chine, quelques parties de la péninsule transgongétique, nous livrent pied à pied quelques-uns de leurs secrets, péniblement conquis à force de persévérance. Les magnifiques résultats de la grande expédition française du Mékong vont bientôt nous être connus dans toute leur étendue par le bel ouvrage en ce moment aux mains de l'imprimeur et des artistes; en attendant, des communications nous en ouvrent çà et là quelques détails déjà riches de faits nouveaux, riches surtout d'aperçus et de promesses.

IX

Le monde insulaire qui couvre l'angle sud-est du continent et s'étend jusqu'au nord de l'Australie a été cette année l'objet d'une publication que, même dans sa course rapide, notre Revue ne peut passer sous silence, car c'est un de ces livres qui marquent dans la science et sont époque. M. Wallace, l'auteur de cette relation, est un naturaliste déjà connu par un ouvrage très-remarquable sur la vallée de l'Amazone; c'est après ses explorations au sein de la nature américaine qu'il est venu se cantonner au cœur de l'archipel asiatique, dans le double but d'en étudier la nature et d'y rechercher ses collections. Huit années entières ont été consacrées à cette double recherche, de 1854 à 1862; pendant huit ans, M. Wallace s'est fait le compatriote des Malais et des Papous. Le livre que le voyageur vient de publier contient les résultats généraux et la fleur de la découverte, non-seulement dans le domaine de l'histoire naturelle, sa science favorite, mais sur la géographie naturelle et sur l'histoire descriptive des populations.(2)

(1) Capt. Montgomerie, *Route Survey from British India into Great Tibet*, 1867, 1 feuille.—Colonel Walker, *superintendent great trigonometrical survey of India, Turkestan, with the adjoining portions of the British and Russian territories*, 1867-69, 4 feuilles.—Divers mémoires itinéraires, etc. etc., dans les publications des sociétés de Calcutta, de Londres et de Pétersbourg, et dans les *Mittheilungen* de Petermann.

(2) *The Malay Archipelago, the land of the Orang-utan and the bird of paradise; a Narrative of travel, with studies of man and Nature*. By A. R. Wallace. Lond. 1866, 2 vol., avec cartes et de nombreuses figures dans le texte et hors du texte.

(1) M. Rodolphe Lindau, *Revue des Deux-Mondes* du 1er novembre 1869.