

nonce Vranghel),—il trouva, dis-je, dans cet espace d'un peu moins de 39 lieues marines (environ 160 kilomètres), une mer partout gelée, sauf ça et là des trous de grandeur médiocre que les Russes, d'après les indigènes, nomment des *polyuia*; mais graduellement la glace s'affaiblissait, elle cédait sous le pied, et un peu plus haut elle cessait tout-à-fait, faisant place à une mer libre devant laquelle durent s'arrêter les traîneaux. A quoi il faut ajouter que quelque chose d'analogue s'est présenté au Dr. Hayes,—un plancher mobile de glaçons détachés, et au-delà les floes mouvants de la mer ouverte,—lorsqu'en 1861, partant de la mer de Baffin, il est arrivé au point extrême du détroit de Smita, sous le 81^e degré 35' de latitude. Donc M. Gustave Lambert, se basant sur ces faits connus, s'est dit que précisément ce qui arrêta les traîneaux de l'explorateur russe, une mer sans glaces, serait pour lui la route ouverte du Pôle. Cela est simple, en effet; mais reste la ceinture de glaces fixes qu'il s'agit de franchir entre la côte et la mer libre. Et puis, a-t-on dit, qui assure qu'après la mer libre vue par Vranghel vers le 71^e parallèle, on ne retrouvera pas plus haut, comme entre la Nouvelle-Zemble et le Groënland, la banquise de glaces qui semble permanente dans ces parties du bassin au environs du 81^e degré? M. Lambert pense qu'un passage se trouvera entre les glaces flottantes et désagrégées; et il croit fermement à une mer libre dans le bassin central, se fondant, comme Plana et d'autres physiiciens, sur une théorie que bien des faits appuient, si d'autres la combattent. En définitive c'est à l'expérience à prononcer, et l'insuccès sur un point n'implique pas l'impossibilité sur d'autres points. Il ne s'agit pas d'une route constante, mais d'une percée jusqu'au point central où convergent les méridiens du globe. Tant qu'on n'aura pas tenté toutes les issues, on ne peut pas affirmer qu'aucune n'est praticable. "Je ne m'arrêterai pas à une première campagne, a dit M. Lambert; si elle ne réussit pas j'en ferai une seconde, une troisième s'il le faut; pour cela je veux emporter des approvisionnements pour trois ans au moins."

M. Lambert a la foi, l'enthousiasme, le dévouement; mais pour arriver il faut partir, et c'est pour cela que nous déplorons la résolution précipitée qui lui a fait préférer, nous ne dirons pas l'ombre à la réalité, mais tout au moins le mirage d'une expédition grandiose à l'organisation plus modeste, mais sûre qu'il avait sous la main.

VI.

Les efforts actuels pour atteindre le Pôle n'ont plus qu'un but scientifique; mais pendant trois siècles et demi les navigateurs de toutes les nations maritimes de l'Europe ont cherché à travers les mers polaires une route directe et courte vers l'Asie orientale. Cette route abrégée des mers asiatiques, le percement de l'isthme de Suez vient de nous la donner. La solennité mémorable qui s'accomplit dans quelques jours en présence des souverains de l'Europe, va consacrer un de ces grands événements qui apparaissent à de rares intervalles dans la vie des peuples. Les communications lointaines rendues plus faciles, plus promptes et plus fréquentes, c'est la civilisation qui se propage, c'est la richesse générale qui s'augmente, c'est la paix du monde qui s'affermir, c'est aussi la science qui va conquérir de nouveaux champs d'observation. La géographie n'est pas la dernière à profiter de ces conquêtes pacifiques: les époques caractéristiques qui en marquent le progrès dans le cours des siècles, les établissements phéniciens, Alexandre, les Romains, Christophe Colomb, se rattachent toutes à un de ces faits universels qui sont les grandes étapes de la marche de l'humanité.

L'inauguration du Canal de Suez va hâter, sans aucun doute, l'exécution d'un travail qui sera, lui aussi, d'une incalculable portée dans le mouvement commercial des deux mondes, le percement maritime de l'isthme de Panama. Une autre entreprise colossale dont l'année 1869 aura vu l'achèvement, le grand Chemin de Fer américain, n'aura guère une moindre importance dans l'histoire économique de notre époque. Si aujourd'hui, à

l'exemple des anciens, nous faisons le compte des merveilles du monde, le Chemin du Pacifique aurait certes tous les droits d'y prendre le premier rang, par son immense développement et la rapidité inouïe de son exécution. Décreté en 1862, mais sérieusement commencé seulement en 1866, le Chemin du Pacifique était terminé le 10 mai 1869. Ce jour-là le dernier rail du Great Pacific Railway était posé avec une solennité bien justifiée par la grandeur de l'œuvre et par son avenir. Au moment où le marteau scellait le dernier boulon dans le dernier rail, les fils télégraphiques, autre merveille de l'industrie humaine, portaient simultanément la grande nouvelle dans toutes les directions; et dans tous les États, dans toutes les cités de l'Union américaine, le canon annonçait à la même minute que l'œuvre était achevée. Quelques chiffres feront comprendre ce qu'il y a de prodigieux dans l'activité presque incroyable qu'on y a déployée. De New-York à San Francisco, c'est-à-dire des bords de l'Atlantique aux rives du Grand Océan, la distance effective est de 3225 milles, qui répondent à 5190 kilomètres; mais sur cette distance totale, l'intervalle de New-York au Missouri, 1450 milles, était depuis longtemps sillonné de chemins de fer faisant partie du grand réseau des États de l'Est. Le Chemin du Pacifique proprement dit commence à Omagua sur le Missouri, et se termine à San Francisco sur l'Océan (1): c'est une longueur de 1775 milles, ou 2856 kilomètres. Ces 2856 kilomètres — 2600 en s'arrêtant à Sacramento — représentent l'étendue réelle de ce qu'on appelle la Grande Ligne Pacifique, celle qui a été exécutée en moins de trois ans, de 1866 au commencement de 1869. En moyenne cela fait 2 kilomètres et demi de chemin exécutés par jour; mais en réalité la vitesse du travail ne s'est pas également répartie sur les trois années. 1866 n'avait livré que 475 kilomètres de chemin achevé, et 1867 à très-peu près autant; tandis que les seize mois de janvier 68 à mai 69 en ont donné 1092. Les derniers temps surtout ont dépassé les hardiesses même de l'imagination américaine en fait de prodiges de ce genre: on a vu le terrain se couvrir en un seul jour — 11 heures de travail — de 17 kilomètres de voie ferrée, depuis le premier coup de pioche du terrassier, jusqu'au rail posé et fixé. C'était une véritable fièvre, une fièvre d'orgueil national, — qui met sa gloire à faire ce qui est impossible, — en même temps qu'une fièvre d'émulation; car deux compagnies qui se partageaient l'œuvre, l'une partant de Sacramento, l'autre d'Omagua, avançant l'une vers l'autre sur une ligne jalonnée d'avance et devant se rencontrer en un point déterminé (2), se portaient vers la fin de véritables défis. "C'est en cet endroit, à Promotory Point, que le 10 mai dernier un millier de personnes, représentant toutes les classes de la société américaine, se sont trouvées réunies pour célébrer l'achèvement de la grande ligne nationale formée par la réunion des deux sections: le *Central Pacific* (c'est la désignation officielle), qui franchit la Sierra Nevada à une hauteur de deux mille cent quarante-six mètres, et s'étend sur une longueur de mille cent huit kilomètres entre Sacramento et le lac des Mormons, et l'*Union Pacific*, qui part de la ville d'Omagua, coupe les Montagnes Rocheuses à une hauteur de deux mille cinq cent soixante-huit mètres, et rejoint le premier tronçon après un parcours de mille sept cent quarante-sept kilomètres."

Voici un détail qui donnera une idée de la disposition d'esprit qui poussait le travail dans les derniers temps: arriver, c'était tout; coûte que coûte, il fallait arriver. "Un mécanicien reçoit l'ordre de faire avancer une locomotive; il s'y refuse en disant

(1) On pour parler exactement à Sacramento, ville californienne située sur le fleuve du même nom, à 150 milles environ (240 kilomètres) au-dessus de San Francisco, avec lequel elle communique par un service de bateaux à vapeur. Le tronçon de chemin de fer qui va relier le point extrême de la Grande Ligne avec San Francisco même est en construction.

(2) Le point de rencontre était Promotory Point, à l'angle nord-est du grand lac Salé, dans le territoire des Mormons. Le lieu est à 1506 mètres d'altitude absolue au-dessus du niveau de la mer.