

nière grande manifestation internationale. Son admiration et ses études devraient se porter sur :

1o La bicyclette, qui révolutionne les mœurs actuelles, et dont il n'existaît alors que de rares spécimens bien grossiers comparés à la petite reine de nos jours ; 2o l'automobile à pétrole ou électrique, dont l'avenir est peut-être plus grand encore que celui de la bicyclette ; 3o les chemins de fer électriques qui n'existaient pas en 1889 (il n'y avait que les tramways) et qui modifieront les conditions d'exploitation des grandes lignes au siècle prochain ; 4o les courants polyphasés, qui permettent de répandre et de distribuer à toutes distances les forces motrices naturelles ; 5o la turbine de Laval, un procédé nouveau — au point de vue industriel — de l'utilisation mécanique de la vapeur à haute pression ; 6o le moteur à combustion intérieure, de M. Diesel, qui constitue le procédé le plus économique actuellement connu de transformation de la chaleur en travail ; 7o le carbure de calcium, qui donne naissance à l'acétylène, l'un des illuminants du siècle prochain ; 8o le cinématographe, dont on nous a émerveillé jusqu'à saturation ; 9o les rayons Röntgen, qui révolutionnent l'art de guérir. A ces neuf découvertes ou grandes inventions dont les résultats sont acquis, et dont nous faisons chaque jour notre profit ou notre agrément, il convient d'ajouter : 10o L'air liquide industriel, aujourd'hui acquis par les travaux récents de M. Linde ; 11o la photographie des couleurs dont les derniers résultats si merveilleux obtenus par MM. Lumière viennent d'être présentés à l'Académie des sciences par M. Mascart ; 12o la télégraphie sans fils, pleine de promesses ; 13o la lumière froide, obtenue par luminescence de gaz raréfiés traversés par l'effluve électrique ; 14o les courants de haute fréquence, dont M. Tesla et le Dr d'Arsonval ont tiré un si merveilleux parti.

En moins de dix ans, dans le seul domaine de la mécanique et de la physique, c'est quatorze numéros nouveaux à sensation que nous devons ajouter à la liste déjà longue des conquêtes scientifiques du dix-neuvième siècle, et qu'il nous faudrait expliquer à notre léthargique à son réveil. *Et nunc erudimini...*

N'ALLEZ PAS PLUS LOIN

Avec le **BAUME RHUMAL**, seul vous guérirez rapidement les affections de la gorge et des poumons. 25c. partout.

ETAT ACTUEL DU TRANSSIBÉRIEN

Voici, d'après une correspondance russe, quelques intéressants détails sur l'état d'avancement des travaux du chemin de fer transsibérien.

La grande voie ferrée qui, d'ici à deux ans, reliera les deux océans, des rives de l'Europe occidentale à celles de l'Asie orientale, doit intéresser non seulement la Russie, mais tous les pays l'Europe, puisqu'elle donnera un élan nouveau au commerce et qu'elle offrira des conditions excessivement avantageuses tant pour l'exportation que pour l'importation.

Nul, sans doute, ne contestera que l'importance de ce chemin de fer ne se trouve pas seulement dans son but stratégique, but indéniable évidemment, mais encore dans son objet économique et dans l'extension qu'il doit nécessairement apporter aux relations de nos contrées avec l'Extrême Orient. En effet, dès qu'il sera possible de se rendre, par terre et sans danger ni fatigue autre que celle d'un long voyage par chemin de fer, à l'extrémité de l'Asie, il est à prévoir que bien des gens que faisait reculer la longueur de la traversée iront se rendre compte par eux-mêmes de ce que l'on peut faire en ces pays éloignés et que l'exode qui se produit vers le nouveau monde changera, pour une bonne part, de direction et entraînera vers l'est le courant des émigrants.

Naturellement, ce ne sera pas un mouvement à courte échéance. On attendra, on voudra savoir ce qu'est cette Sibérie où à côté de l'ours blanc on trouve le tigre, à côté des

lichens la plus riche flore orientale, où les iris et les orchidées poussent en pleine campagne, presque à l'ombre des sapins et des mélèzes. Mais, que tous ces renseignements seront vite connus, vite obtenus ! et, en dix ans, on en saura plus qu'on n'en avait pu connaître en cinquante ans.

Encore, peut-être pourrait-on se dire que cette entreprise en pays lointains est chanceuse, qu'elle sera longue à arriver à son terme. Cela aurait pu être si nous avions en Russie un ministre des Voies de communications moins actif et moins curieux de voir de ses yeux. Mais tel n'est pas le cas et le prince Chilkof, par son récent voyage, nous a donné le moyen de juger de l'état de la construction du Transsibérien, en même temps qu'il a pu remarquer quels en étaient les côtés faibles et remédier aux défauts qui lui avaient été signalés.

Sans la présence du ministre sur les lieux, il est à présumer que bien des points réglés aujourd'hui seraient encore en discussion, non pas à Saint-Petersbourg, mais dans l'une des petites stations de Sibérie et qu'il se serait écoulé bien du temps avant que toutes les formalités d'une administration paperassière eussent suivi la filière des bureaux, aller et retour. Je vous ai déjà parlé de commandes de locomotives et de wagons qui ont été faites sans délai à la suite de l'inspection du ministre. Voici encore quelques détails complémentaires qui résument l'état actuel des travaux.

Si nous prenons comme point de départ la ville de Tcheliabinsk, qui se trouve à 221 verstes au sud d'Ekaterimbourg et à 450 verstes au nord d'Oufa, soit à 1974 verstes de Moscou et à 2578 verstes de St-Petersbourg, nous voyons que l'on peut faire 2699 verstes, soit 1790 milles, sans descendre de wagon, jusqu'à Touloune, station extrême, actuellement située à 354 verstes d'Irkoutsk.

Si nous prenons comme base le tarif des zones existant en Russie, le prix du trajet pour les trains ordinaires sera, pour les 5630 verstes (3729 milles), qui séparent St-Petersbourg d'Irkoutsk, de 68.50 roubles (183 fr.) en première classe ; de 41.10 roubles (110 fr.), en deuxième classe, et de 27.40 (68 fr.), en troisième. Vous voyez le fabuleux bon marché que coûtera une visite au lac Baïkal.

Mais revenons au trajet lui-même. Ce trajet n'est faisable sans descendre de wagon qu'en hiver encore, vu l'absence de ponts sur l'Iénisséï et sur la Biroussa.

Sur tout le parcours de Tcheliabinsk à Krasnoïarsk, tout est achevé, sauf les ateliers de Krasnoïarsk. Plus loin les travaux ne sont pas avancés et jusqu'à l'achèvement des ponts, les voyageurs et les marchandises devront être transportés par bateaux pour la traversée des deux fleuves ci-dessus nommés.

De Touloune à Irkoutsk, il n'y a guère que les remblais qui soient prêts ; les rails manquent encore, mais on assure que l'exploitation de ce tronçon sera possible dès le 1er janvier 1899, de sorte qu'en 1900, Saint-Petersbourg et Vladivostock seront en communication directe.

Ainsi, d'ici à peu de temps, les Européens pourront aller admirer les sites grandioses de cet immense Baïkal, ce comparais duquel nos lacs ne sont que de petits étangs. Les travaux sur ce point sont en partie faite voie. On y prépare dans le