

dire à un mois ou cinq semaines, pour les caravanes, de la côte du Zanguebar. Ce que l'explorateur a fait durant ces deux années, on l'ignore absolument, et il est difficile de se rendre compte d'un isolement aussi complet. Avec l'activité, l'énergie et les qualités éminentes d'observateur scientifique dont il a donné tant de preuves dans ses précédents voyages, Livingstone a dû, si rien n'a entravé ses recherches, recueillir un trésor d'informations sur ces contrées inconnues. Et cette pensée-là même ajoute encore à nos inquiétudes; car de ces longues investigations qui grossiraient tant nos richesses, rien absolument n'a franchi la barrière qui nous sépare de l'explorateur. Si une catastrophe lui fermait le retour, tout serait perdu pour la science et pour nous. La pensée à laquelle on se rattache, c'est le retour par l'ouest. Il y a là en effet sur la carte, entre le Tanganika et l'Atlantique, un blanc absolu de quatre à cinq cents lieues bien fait pour tenter un homme de cette trempe. S'il en était ainsi, deux années encore, peut-être plus, devraient s'écouler avant que l'explorateur épuisé ne fit son apparition sur la côte occidentale, soit au Gabon, soit au Congo. Mais que de dangers et de hasards!

Juste au moment où nous traçons ces lignes (10 novembre), nous recevons par les journaux de Londres une nouvelle d'une grande importance. Elle est extraite d'une lettre privée écrite de Zanzibar à la date du 9 septembre. Nous la reproduisons textuellement sans rien changer à ce qui précède, dans la crainte de quelque rectification fâcheuse telle que l'on en a eu déjà eu plus d'une occasion :

“ Le consul d'Angleterre ici a reçu hier du docteur Livingstone une lettre datée du 8 août 1868. Bien que je ne l'aie pas vue moi-même, j'apprends d'une personne qui l'a vue que le docteur était en bonne santé au moment où il écrivait.

“ D'après ces mêmes renseignements, il avait exploré l'année précédente un district situé au sud du lac Tanganika, district renfermant plusieurs petits lacs qu'il croit être les vraies sources du Nil. Il avait appris que deux convois de provisions étaient arrivés de Zanzibar à Oudjidi, à son adresse, mais il ne s'était pas trouvé là pour les recevoir, et il demandait un troisième envoi dans lequel il priait de comprendre des almanachs nautiques pour 1869 et 1870, ce qui peut faire croire qu'il se propose de rester encore longtemps dans le pays. Il ne donne aucune indication sur ses projets futurs, ni sur l'époque de son retour, et sa lettre écrite sur des bouts de papier fournis par les Arabes qui l'ont apportée à la côte, est, dit-on, fort maigre de détails. ” — Il paraît, d'après les journaux d'aujourd'hui, 11 novembre, que le président de la Société de géographie de Londres aurait reçu personnellement des lettres qui confirment la bonne nouvelle.

Une des recherches qui rentrent dans le programme de Livingstone, était de vérifier la place de Tanganika dans le système hydrographique de l'Afrique tropicale du Sud. Le bassin du lac est-il en effet, comme l'ont dit Burton et Speke, qui n'avaient à cet égard que des informations orales, isolé de toute communication extérieure, recevant des affluents mais n'ayant pas d'écoulement; ou bien serait-il en communication avec les courants supérieurs qui forment la tête du Nil? En d'autres termes, le Tanganika ne serait-il pas un des lacs qui forment les réservoirs supérieurs du grand fleuve d'Égypte? Les raisonnements théoriques que l'on a faits ou que l'on peut faire à ce sujet n'ont aucune valeur, pas plus que les chiffres d'altitudes relatives sur lesquels on les appuie, car ces chiffres sont des plus incertains. L'exploration directe peut seule lever tous les doutes.

III

L'intérêt historique et géographique qui s'attache à ces régions où se cachent encore les sources du fleuve d'Égypte, nous y ont porté d'abord et leur ont donné le premier rang; néanmoins c'est vers une autre question, celle d'un voyage au Pôle, que depuis deux ans l'attention générale est sollicitée. On sait quelles espérances s'attachaient l'année dernière à l'entreprise de la *Germania*, savamment organisée sous la direction du Dr. Petermann, et quels obstacles plus forts que la volonté de l'homme, au milieu de cette redoutable zone de frimas polaires, on ont entravé les succès. Nous

avons dit, il y a six mois, quelle vigoureuse activité M. Petermann a déployée, puissamment secondée par la sympathie publique, pour mettre sur pied une seconde expédition plus forte que la première et largement pourvue de tous les moyens d'investigation scientifique. Excitée par cette exemple, et sûrement aussi par les préparatifs (malheureusement moins avancés) qui se sont faits en France, une véritable et très-remarquable émulation s'est produite. Au mois de juillet dernier, il n'y avait pas moins de cinq expéditions engagées dans la mer Polaire, occasionnellement ou exclusivement destinées à l'exploration scientifique de la route du Pôle. Toutes sont des expéditions privées; jusqu'à présent les gouvernements se sont abstenus de leur concours officiel dans ces entreprises, quoique les princes et les souverains y aient généreusement concouru de leur propre bourse. De ces cinq expéditions, trois sont allemandes, une norvégienne et une anglaise. Elles ont toutes engagé la lutte dans la partie de la mer Glaciale qui s'étend du Groënland au Spitzberg, et à l'est du Spitzberg vers les côtes sibériennes. Les deux autres grandes voies, celle du détroit d'Inglefield au nord de la mer de Baffin, et celle de la Terre de Vrangél par le détroit de Béring, sont quant à présent hors de concours.

L'expédition anglaise est une entreprise toute personnelle; elle a pour auteur un riche Écossais, un membre du Parlement britannique, M. Lamont, qui a consacré huit à dix mille livres sterling, deux cents à deux cent cinquante mille francs, à équiper son yacht à hélice *Diana*, un joli navire de 200 tonneaux, pour une course de deux ans dans les glaces de l'extrême Nord. Marin expérimenté, géologue, homme d'énergie et d'entreprise, M. Lamont se proposait de tenter sa voie entre le Spitzberg et la Nouvelle-Zemble. Il y a dans ces parages, un peu à l'est du Spitzberg, une terre que plusieurs marins ont aperçue depuis le commencement du dernier siècle et qui porte sur nos cartes le nom de Gillis; M. Lamont se proposait de reconnaître cette terre et d'en remonter aussi loin que possible le côté occidental. Il a fait voile de la côte d'Angleterre le 20 avril, ayant avec lui un naturaliste et un peintre.

L'expédition norvégienne, anglo-norvégienne pour mieux dire, est conduite par le capitaine Palliser; son navire est un schooner à voiles de 15 tonneaux, accompagné d'une chaloupe à vapeur. Déjà familiarisé par des navigations antérieures avec les parages du Spitzberg, M. Palliser, comme M. Lamont, se propose d'explorer la mer qui s'étend du Spitzberg à la Nouvelle-Zemble. Toutefois, il ne semble pas que les projets d'exploration scientifique soient ici au premier plan. L'équipage est d'une douzaine de vigoureux Norvégiens, à la fois marins et chasseurs. Le capitaine Palliser a quitté Vadsoe, sur la côte de la Norvège, au commencement de juin. L'on vient d'apprendre qu'il est de retour à Tromsøe, sur la côte norvégienne, depuis le milieu de septembre.

Des trois expéditions allemandes, deux appartiennent à M. Rosenthal, un des premiers armateurs de Brême. M. Rosenthal envoie tous les ans à la grande pêche dans les mers du Nord; cette année, comme l'an dernier, il a disposé ses expéditions de manière à seconder autant que possible celle de la *Germania*. Un de ses deux navires, le *Bienenkorb*, vapeur à hélice de 400 tonneaux, est sous le commandement du capitaine Hagens; l'équipage est de cinquante-cinq hommes, et l'approvisionnement pour dix à douze mois. Un physicien-astronome, le Dr. Dorst de Juliers, est à bord pour les observations scientifiques. Le champ projeté des opérations était la mer du Groënland jusqu'à la Terre de Gillis, et la reconnaissance aussi haut que possible du Groënland oriental. Le *Bienenkorb* a mis à la voile de Bremerhaven le 21 février, afin d'étudier l'état des glaces avant le départ de la *Germania*.

Le second navire de M. Rosenthal, le vapeur à hélice *l'Albert*, de sept cents tonneaux, a pour commandant le capitaine Hashagen. Son équipage est de cinquante-quatre hommes, avec quinze mois d'approvisionnement afin d'hiverner au besoin. Le Dr. Emil Bessels d'Heidelberg est à bord comme astronome, ainsi qu'un zoologue, un dessinateur, etc. Le but est de contourner le