

Deux mois d'absinthe suffisaient pour tuer le coq le plus vigoureux ou la poule la mieux constituée. Les gallinacées qui se bornaient au cognac vivaient quatre mois, les buveurs de vin un an.

Non seulement leur santé est affaiblie par l'alcool, mais leur aspect physique subit une transformation des plus singulières.

Les crêtes des coqs deviennent très volumineuses, et prennent un coloris d'un brillant extraordinaire, comme le nez d'un ivrogne devient gros et rouge.

BULLETIN DE L'INDUSTRIE ET DU COMMERCE.

—*L'hiver dans les provinces du Far-West.*—*Chemin de fer du Pacifique.*—Nous lisons dans le dernier numéro de l'*Harper's Weekly*, de New-York, que l'hiver a été très-rude cette année dans les plaines du Far-West. Les ouragans ont été sinon fréquents, du moins extrêmement violents, sur une grande étendue de pays, entre le Colorado et Wyoming d'une part et le Kansas et Nebraska de l'autre. Les vents ont soufflé, en certaines occasions, avec une impétuosité inouïe, et la neige est tombée sur un espace assez vaste pour que la circulation en ait été totalement interceptée pendant plusieurs jours. Des trains de chemins de fer ont été bloqués, et plus d'un pauvre émigrant qui cherchait à pied sa route vers l'Ouest, surpris par la tempête, a trouvé la mort dans les neiges. La plus violente de ces tempêtes a eu lieu le 21 décembre dernier, et ceux qui en ont éprouvé les effets ne les oublieront pas de sitôt, dit le journal américain. La neige, fouettée par le vent, s'était amoncelée à de grandes hauteurs, et formait contre le versant de certaines montagnes des murailles, qui avaient la solidité de la glace et qu'il aurait été très-difficile de percer. Des voyageurs partis de San Francisco par le chemin de fer n'ont atteint Chicago qu'au bout de vingt jours.

Dans une certaine partie de la route, près de Sherman entre autres, les trains ne parcouraient pas plus de quatre milles en vingt-quatre heures et l'on a vu quatre d'entre eux, à destination des États de l'Est, arrêtés en même temps presque sur le même point. Ces trains contenaient plus de 800 voyageurs, dont quelques-uns étaient arrivés de la Chine et du Japon par le steamer-poste du Pacifique. Représentez-vous la surprise des étrangers débarqués des pays du soleil et tombant tout à coup au milieu de pareilles tempêtes de neige ; les trains de marchandises, on le devine n'ont pas été plus heureux que ceux qui transportent les voyageurs. Plus de deux cents wagons abondamment chargés avaient été garés à la fois des voies transversales, en attendant une occasion pour passer outre ; en même temps une quantité énorme de marchandises en transit, de quoi remplir près de quatre cents chariots, encombraient la gare d'Omaha.

Les Américains, qui ne sont pas habitués à de tels retards, soupirent après le moment où le voyage d'hiver sur le railway Pacifique s'effectuera avec autant de facilité et de rapidité qu'en tout autre saison de l'année. Ils ne se souviennent déjà plus du temps où l'on employait trois semaines, un mois ou même davantage pour aller des côtes de l'océan Atlantique à celles de l'océan Pacifique à travers tout le continent américain.

Aujourd'hui, grâce au chemin de fer du *Central Pacific*, la voie ferrée la plus vaste qui existe dans le monde, que nous ferons connaître prochainement dans un article plus détaillé, on va de New-York à San Francisco, et vice-versa, en moins de huit jours. La distance est de 3,250 milles anglais. Le voyage s'effectue par Chicago ou Saint-Louis, puis à travers le Kansas, Nebraska et Omaha, l'immense territoire des prairies, de là, par la région de l'Utah et l'Etat de Nevada, jusqu'au Sacramento et jusqu'à San Francisco. Les wagons employés sur cette ligne, les fameux *sleeping-cars*, système Pullmann, sont aménagés de la façon la plus commode et la plus confortable ; chauffés au moyen de tuyaux qui passent sous chaque voiture, ils sont munis de doubles fenêtres et la ventilation y est excellente. C'est ce que nous apprend une correspondance de la *Gazette d'Augsborg*, qui traite le même sujet.

Aussi, le journal allemand prétend-il que les gens emprisonnés dans les neiges sur la ligne du Pacifique, n'ont pas souffert autant qu'on pourrait le croire au premier abord.

Les voyageurs avec femmes et enfants, qui, par suite de l'ouragan et de la tempête, ont été forcés de passer trois jours dans les prairies, trouvaient dans les wagons des lits bien chauds ; ils ne manquaient de rien, bons mets et bons vins, car toutes les précautions avaient été prises d'avance. Dans ces occasions, les trains sont remorqués par trois locomotives dont la première est armée d'un chasse-neige de onze pieds de haut sur autant de large, en chêne, avec plaque en fer ; en outre, un wagon accompagne toujours le convoi, avec un approvisionnement de pelles et d'autres outils non moins nécessaires. N'oublions pas d'ajouter que les conducteurs du train sont munis de petits télégraphes de poche, qu'ils peuvent mettre en communication avec les fils télégraphiques, ce qui leur permet d'avertir les stations

les plus éloignées sur les deux côtés de la ligne, et de demander du secours.

Une autre singularité de ce chemin du Pacifique, ce sont les hangars ou appentis dressés de distance en distance, sur un certain espace, contre l'accumulation des neiges, les éboulements, et même les avalanches, ce qu'on appelle les *snow-sheds*. Le journal américain illustré *Harper's Weekly*, auquel nous empruntons une partie de ces détails, en donne un dessin curieux ; le *snow-plow*, ou *chasse-neige*, y est également représenté. Cette année, les hangars ont presque succombé sous le fardeau qui les accablait. Ces constructions sont uniques dans leur espèce, dit un voyageur qui a fait ce long trajet en chemin de fer, M. R. Schlagintweit. Destinées à arrêter les masses de neige qui, sur les hauteurs de la Sierra-Nevada, s'accumulent parfois à une hauteur de 15 pieds, et qui entravent la circulation et le trafic, elles consistent en une rangée d'arbres aux troncs gigantesques, pins et sapins, tels que l'Amérique seule en produit dans les régions de la Sierra-Nevada, de l'Oregon, et aux alentours de la baie de Puget-Sound, à l'extrémité nord-ouest du territoire de Washington.

Les arbres sont fichés en terre à un intervalle, tantôt de quelques pouces seulement, tantôt de plusieurs pieds, selon les localités. Le toit est formé de grosses poutres ou de planches épaisses qui ne sont pas, comme bien on pense, posées à plat, mais inclinées, de sorte que les neiges ne peuvent y séjourner par masses, ni les avalanches qui descendent des hauteurs y causer de sérieux dommages. On se souvient encore, à Strong-Canon, à environ trois milles à l'est de la station de Summit, d'une avalanche qui se détacha des montagnes, il y a deux ans (21 février 1870), écrasa un de ces abris d'une hauteur d'une centaine de pieds, et intercepta la voie, qui ne fut dégagée qu'au bout de douze heures, à l'aide d'une de ces puissantes machines à chasser la neige dont nous avons parlé plus haut.

La construction de ces abris a coûté 1 million 731,000 dollars. Ils ont une longueur totale de trente-deux milles anglais et comme ils sont répartis dans une zone assez peu étendue (50 milles anglais), ils interceptent presque complètement la vue du paysage. Les arbres qui en forment les parois étant souvent très-rapprochés et les poutres qui entrent dans leur composition, étant la plupart du temps recouvertes de planches, ce sont des véritables tunnels que traverse le convoi, dans lesquels le jour a de la peine à pénétrer. A l'ouverture de la ligne, en mai 1869, ces tunnels d'un nouveau genre n'avaient, à beaucoup près, l'étendue qu'ils ont actuellement ; les parois latérales n'existaient pas ; aussi le voyageur pouvait-il jouir des beautés naturelles de la Sierra-Nevada plus complètement qu'il ne le fait à présent.

Mais l'Amérique est le pays des contrastes et quelle n'est pas la surprise du touriste, quand, emporté par la vapeur, à peine sorti des glaces et de la neige des prairies et de la montagne, il se trouve soudain transporté au milieu de jardins et de prés verdoyants. La nature entière, les forêts et les campagnes, à ses yeux déploient la plus riche végétation ; il ouvre les fenêtres de son wagon, un air doux et tiède lui souffle au visage ; le chant des oiseaux frappe son oreille ; aux stations, c'est à qui lui offrira des primeurs ; bref, il a suffi de six heures de chemin de fer pour qu'il passe comme par enchantement des rigueurs d'un hiver accompagné de neige et de glace à toutes les splendeurs du printemps, tandis que les roues de la machine qui l'emporte à toute vapeur conservent encore les flocons de neige qu'elles ont ramassés sur la route.

J. O.

BULLETIN DES STATISTIQUES.

La colonie de Victoria.—Le journal le *Times* donne les détails suivants sur les progrès de la colonie Victoria :

La surface totale de terres livrées à la pâture, à la fin de 1870, était de 27,702,289 acres. Le surplus des terres exploitées autrement qu'en pâture, était, au mois de mars 1871, de 9,530,638 acres. La totalité des terres entourées de clôtures, était de 8,677,947 acres et celles des terres en labour de 909,015 acres. Le produit brut de la récolte en grains, pour l'année finissant au 31 mars 1871, a été de 5,456,577 boisseaux. Dans cette quantité, il y a eu 2,870,409 boisseaux d'orge et 2,237,010 d'avoine.

La rapidité des progrès de la colonie ressort manifestement de la comparaison de la quantité de terres occupées et cultivées aux différentes époques. En 1862, le nombre des cultivateurs était de 4,090,784 acres et des terres cultivées de 430,895 acres.

Dans l'année finissant au 31 mars 1871, le nombre des cultivateurs était de 31,842 ; l'étendue des terres occupées de 9,530,638 acres et la quantité de terres cultivées de 909,015 acres. Les bestiaux existants sur les fermes au 21 mars 1871 se chiffraient ainsi :

144,088 chevaux ; 182,254 vaches laitières bétail d'autres espèces, 372,140 ; 3,838,896 moutons et 124,995 porcs. Bestiaux,