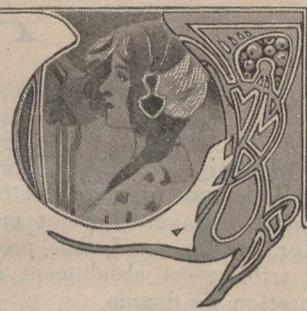


LE MONDE ILLUSTRÉ

ALBUM UNIVERSEL

Chronique



Il fut un temps où les journalistes, se plaignant de la monotonie de l'existence, ne trouvaient rien à dire à leurs lecteurs. L'aveu en était fait très sincèrement; mais, comme il fallait, coûte que coûte, que de la copie parvienne à la composition, ils se perdaient en considérations aussi filandreuses que soporifiques. Les temps sont changés, et, maintenant, grâce à l'activité humaine, les mercenaires de l'écritoire n'ont plus à redouter le chômage des nouvelles.

Même, j'en connais, qui, s'ils s'écoutaient, pourraient griffonner sur les événements du jour, à en avoir la crampe de leur profession. Cependant, d'aucuns — c'est évident — se creusent encore la tête, lorsqu'il s'agit de trouver un sujet de chronique. Cela semblerait incompréhensible, si l'on ne se souvenait que certaines gens aiment à se targuer de préciosité.

Dans cette page, où je vous entretiens à la bonne franquette, un tel état d'esprit n'a rien à voir; et, je n'ai qu'à ouvrir un quotidien quelconque, pour trouver matière à des réflexions que je vous soumetts aussi simplement et aussi modestement que possible.

Tenez, si nous philosophions un brin sur les accidents publics? Ils sont fréquents de ce temps-ci, et nous intéressent d'autant plus que l'un de ces jours, vous, un autre, votre serviteur, nous pouvons figurer sur la lugubre liste qui s'étale en grosses lettres endeuillées dans les journaux. Et puis, entre-nous, si ce que je pense à ce sujet ne vous disait pas grand'chose, c'est que j'aurais mal défendu ma thèse, ce qui ne vous empêcherait pas, pour votre compte, de la reprendre et d'en retirer quelque pensée profitable, soit pour vous-même, ami lecteur, soit pour les vôtres.

L'autre jour donc, c'était un déraillement sur une voie ferrée américaine, avec l'inévitable écrabouillage de nombreux voyageurs; hier c'était une automobile qui, en notre bonne ville de Montréal, sacrifiait une nouvelle victime au moderne Jaghernath roulant; aujourd'hui, c'est encore une hécatombe survenue sur le chemin de fer élevé de New-York. Bref, la série de ces malheurs publics plus communs chez nos voisins que chez nous, s'allonge lamentablement.

On se dit bien: c'est qu'on voyage davantage; le monde est plus pressé; on prend ou on va prendre des précautions pour éviter ces calamités; rien n'y fait, et les deuils de famille se multiplient.

Parfois, des maisonnées entières disparaissent dans ces catastrophes, lesquelles se produisent assez souvent à l'occasion de voyages de plaisir ou d'affaires, alors qu'assez de personnes prennent place dans un train, pour pouvoir fonder une petite ville.

Or, on ne s'occupera jamais assez, à mon humble avis, de la responsabilité qu'encourt l'homme chargé de mener tant de braves gens à destination, sans qu'il leur arrive la moindre avarie.

Quand on songe aux dangers de la route, à la perversité humaine, aux mille faiblesses de la matière, on en vient à frémir, à l'idée de l'état d'âme que doit avoir un mécanicien, ayant conscience du nombre d'existences dont il dispose de par un tout petit coup de manette.

On parle des souverains, des autocrates, des tyrans, des généraux, de tous ceux enfin dont la destinée est de tenir dans leurs mains la vie de leurs semblables, et on se récrie, quand, par hasard, leurs passions aidant, ils éliminent quelques membres de la société. Mais l'on se garde bien d'envisager le problème plus sanglant et plus fréquent, qui, chaque jour, se pose sur les grandes voies des communications mondiales. Qu'un malheur arrive: un tamponnement formidable, un abordage, un incendie; vite une population s'irrite, clame et réclame; on fait une enquête et, la routine aidant, le train coutumier d'aller se poursuit jusqu'à ce

qu'une nouvelle boucherie provoque de nouveaux cris.

Tout cela est-il bien digne de l'époque éclairée dans laquelle nous vivons? Ne devrait-on pas chercher un remède à ce mal paradoxal, né de trop de vitalité, né d'une pléthore d'activité mal réglée? Ce serait assez facile, peut-être, si on voulait froidement considérer les douloureux événements que le passé a consigné sur ce chapitre.

Pour ma part, chaque fois que je lis le récit d'un voyage ayant été misérablement interrompu, à tort ou à raison, ce n'est pas à une pierre que j'attribue l'achoppement, mais bien à un employé. Car, je sais qu'on se fie trop aux forces, à la bonne volonté, à la morale, à la sobriété d'un seul individu, auquel on confie l'existence de centaines de ses semblables, tout comme s'il les tenait pieds et poings liés au-dessus d'un gouffre.

Là, je crois, est la faute de notre société envers elle-même. Elle ne réfléchit pas à l'énerverment fatal que doit subir l'homme chargé de conduire un train, un paquebot, ou une simple automobile.

L'homme est présomptueux de sa nature, l'esprit du lucre le domine, la folie de la vitesse le captive, et il pense pouvoir atteindre le but, quand, souvent, il devrait être en dehors de l'arène, alité et sous l'influence d'un calmant. De là, je le répète, la cause de maints désastres.

Naguère je lisais que chez nos voisins, dans les écoles, on expérimentait un petit appareil, destiné à mesurer l'énerverment des petits écoliers yankees. au moment où ils vont alimenter leur cerveau: d'arithmétique, de chimie, ou de grammaire; que ne l'emploie-t-on pas cet appareil pour juger de l'état nerveux des mécaniciens de terre et de mer?

On serait peut-être surpris de voir combien folle serait son aiguille indicatrice, à de certains moments! Car, ces citoyens sont faillibles, après tout; leurs muscles ne sont pas d'acier trempé, ils ont une famille, des soucis, parfois, ils sont surmenés; l'alcool, le tabac les tentent à l'occasion; pourquoi donc se fier à eux aveuglément?

La chose la plus simple en ceci, serait, probablement, de contrôler toutes les deux heures l'état des nerfs de ces pilotes d'humanité et... surtout, de ne jamais les laisser seuls à leur besogne, mais bien d'avoir deux employés en même temps, à ces postes périlleux et de haute confiance. Ainsi l'ancien dicton:

"Deux sûretés valent mieux qu'une",

prouverait qu'il a, à juste titre et plus que jamais, sa raison d'être.

* * *

Toujours à l'égard des trains et des paquebots, je continue à parler de leurs victimes.

C'est étonnant, en vérité, combien il m'en coûte de me débarrasser d'un sujet, une fois que je l'entreprends. Que voulez-vous, chacun à son travers; veuillez me passer celui-là!

Donc, les grands steamers transatlantiques à turbines, ou sans turbines, mais certainement à turbin, sont en quantité amarrés aux quais de Montréal. La saison du trafic à outrance bat son plein et, hélas! les accidents du travail vont en faire autant.

Déjà un débardeur a reçu mille et quelques livres sur le dos; c'est plus qu'il n'en faut pour écraser un homme, mieux que par tous les raisonnements. Aussi, le malheureux ne doit-il guère en faire en ce moment; ce qui, du reste, n'empêche pas de signaler ce fait divers.

Tous nous savons que les débardeurs de Montréal ont de bons gages, que la saison de la navigation est courte ici, et que, partant, ces hommes se surmènent de jour et de nuit, pour gagner de quoi faire vivre les leurs toute l'année. Rien n'est plus juste que cet amour d'un gain légitime, mais il ne faudrait pas que l'incurie collective ou individuelle, le tolère au delà des limites du sens commun. Sinon, on verra se produire, comme tous les ans, trop d'accidents mortels sur nos quais ou à fond de cale.

L'autorité compétente ferait donc bien d'avoir des inspecteurs qui, sans crainte de déplaire aux compagnies, feraient des rondes nocturnes, et, en-

verraient se coucher les pauvres débardeurs bien intentionnés, mais surmenés, qui ne peuvent plus se tenir debout à leur poste — j'allais dire: de combat — car, cette lutte pour la vie en est un de combat et des plus rudes encore. Moi qui vous parle, je puis l'affirmer, ayant, à la façon de Gorki, vu bien des choses de près...

* * *

Et la guerre? Entends-je dire. Ma foi, elle va son train, celle-là, farouche et avinée, dit-on.

Rodjestvensky et sa flotte jouent à cache-cache avec Togo et ses vaisseaux. Quant au maréchal Oyama, il est, en Mandchourie, à la veille de tenter un nouvel enveloppement des forces russes sous Liniévitch. C'est encore un horrible drame, auquel prendront part huit cent mille acteurs, qui se prépare là-bas. Passons... et gagnons l'empire Germanique, qui, telle une pieuvre vorace, attend l'affaiblissement de quelqu'un pour se jeter dessus.

N'était-ce pas l'autre jour qu'un journal teuton avait l'audace de déclarer:

"Attaquons l'Angleterre, pour chaque milliard que nous coûterait cette guerre, nous en trouverions le double en France."

Pas mal calculé, savez-vous?

Ce qu'il y a de fâcheux, c'est que la France actuelle a de bien beaux canons, très brillants, tout autour de son coffre-fort. On verra!

Néanmoins, elle a toujours bon coeur cette noble patrie de nos ancêtres, à preuve qu'au prochain mariage du futur empereur d'Allemagne, avec la princesse Cécile de Mecklembourg Schwerin, elle va envoyer un ambassadeur extraordinaire. Mais comme soixante petits princes saxons vont assister à la noce de leur maître, on peut facilement deviner la débauche protocolaire, dont Berlin va être témoin. Ils sont si pointilleux tous ces Rois et Roitelets, bien qu'ils sachent avec l'Ecclesiaste, que:

"Tout n'est que vanité et rongement d'esprit..."

Le protocole et les Japonais étant à l'ordre du jour, laissez-moi terminer cette chronique par une amusante anecdote, que j'emprunte au journal "l'Asie", la voici:

"Lorsqu'en 1871, l'ambassadeur japonais Iwakura à la cour des Pays-Bas débarqua à Amsterdam, une bande de gamins qui jouaient sur le quai et qui, probablement, n'avaient jamais vu de Japonais, l'accueillit en lui faisant force... pieds-de-nez. L'ambassadeur, qui ne connaissait pas ce geste, en demanda l'explication au chevalier von Liebold, qu'il avait ramené avec lui du Japon.

Fort embarrassé, le chancelier hésita d'abord, puis, bravement — c'était le seul parti à prendre — déclara qu'allonger ainsi les deux mains à l'extrémité du nez était la plus haute marque de respect que l'on pût donner, en Hollande, à un personnage de distinction.

L'ambassadeur se montra enchanté, et il ne fut plus question de l'incident. Mais il devait, tout de même, avoir des suites.

Le lendemain, l'ambassadeur était reçu en audience solennelle par le roi Guillaume. Lorsqu'il se trouva en présence du monarque, son premier soin fut d'allonger gravement un énorme pied-de-nez, que toute sa suite s'empressa d'imiter. L'effet sur le Roi fut indescriptible. Le chevalier von Liebold, sachant la cause de cet effroyable accroc à l'étiquette, ne savait plus où se mettre, lorsque soudain, payant d'audace, il déclara au Roi que ce salut bizarre était usité au Japon pour saluer le souverain et les premiers personnages de l'Etat.

La physionomie du Roi se rassérène, et, faisant à son tour de ses deux mains un prolongement à son nez, il rendit à l'ambassadeur japonais son salut, tandis que les dignitaires de la cour et les dames d'honneur en faisaient autant.

A la cour de Berlin, rien d'aussi burlesque ne se produira, du moins, par ignorance; parce que le Kaiser est très renseigné, et que les Nippons ont fait d'énormes progrès depuis 1871.

Ils ne l'ont que trop prouvé depuis quelques années!...

PAUL D'ESMORIN.