

ressait de savoir quelque chose des mœurs actuelles de ce pays. Car, bien que nous fussions armés, non sans appréhension, nous avions ouï dire que cette partie de l'Union est infestée de détresseurs de grands chemins, de pillards de trains et autres malandrins de même acabit. Ceci soit dit sans vouloir froisser les américains que, autant que tout autre, je sais être un peuple très policé, très progressif et digne des plus grands éloges. Mais, ce n'est pas impunément qu'une nation compte quatre-vingts millions d'habitants, venus de tous les points du globe pour se disputer les richesses d'un sol incommensurablement riche; aussi ne fûmes nous que peu surpris d'apprendre de Jenny qu'il y avait à peine une semaine, un colporteur syrien avait été assommé non loin de là, histoire de lui voler la petite paccotille qu'il transportait d'un village à l'autre.

"Sans forfanterie, je puis ici déclarer que ni mon ami ni moi n'avions froid aux yeux. Il n'empêche que de tels confidences n'étaient pas faites pour nous rassurer, et nous nous promîmes de multiplier notre vigilance en traversant ce pays encore tout sens dessus dessous, par des milliers de placers abandonnés.

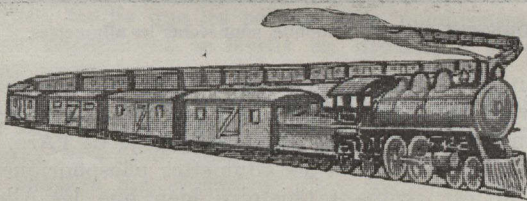
"Comme nous allions quitter le ranch pour reprendre notre route, nous ne fûmes pas peu surpris de voir Jenny, à qui nous venions de donner un généreux pourboire, se diriger vers un groupe d'individus à l'aspect minable et causer à l'un d'eux à voix basse et avec une grande volubilité. Certes, nous disions-nous, la jeune personne est dans les meilleurs termes avec le gigantesque luron auquel elle vient de se confier et, vraiment, il est étrange de voir une jeune fille apparemment recommandable s'entretenir avec un coureur de grands chemins (rien des globe-trotters!) Mais, vous savez l'évidence ne se discute pas et tout s'expliqua lorsqu'un instant après Jenny nous apprit qu'elle venait de dire au revoir à son fiancé qui allait chercher de l'ouvrage à Sacramento. Nous ne pûmes guère la complimenter sur son choix, et, pour ma part, je blaguais un peu mon ami qui, quelques instants auparavant, s'était permis un brin de flirt avec l'accorte servante. Cependant, comme nous autres,

français, nous avons toujours quelque peu de poésie qui sommeille en nous, dès que nous eûmes repris notre course, nous commençâmes, Lucien et votre serviteur, à faire quelque peu de psychologie américaine. Nous n'en revenions pas. Voilà une jeune personne d'une instruction moyenne, aimant les belles choses (sa toilette ne manquait pas de soin) ne causant pas trop mal, pouvant à la rigueur tenir une place dans la bourgeoisie, et qui, fille de table, de par des avatars probablement très américains, au lieu de rechercher un jeune fermier à l'aise, s'était éprise d'un rustre de bas étage. Sur ce chapitre nous pouvions aller loin, si mon ami, toujours pratique, n'avait éliminé le sujet en disant que: de la passion des américaines, il ne faut jamais discuter...

"Comme le soleil baissait et que nous commençons à être las, cinq milles nous séparant encore de Redding, nous résolûmes de sauter sur un convoi de marchandises, qui, à très petite vitesse, traversait la plaine devant nous. A un crochet de la voie que nous atteignîmes par un raccourci, nous mîmes notre projet à exécution, grâce à un rétablissement digne d'un gymnaste.

"Or, quelle ne fut pas notre surprise de voir dans le wagon à bestiaux, apparemment inoccupé, et qui, tout en faisant du chemin devait nous permettre de nous reposer un brin, de voir, dis-je, qu'il était déjà envahi par des "tramps" — sorte de chemineaux peu recommandables du Nouveau-Monde.

"Avec la rapidité de l'éclair, une même pensée traversa l'esprit de mon compagnon de route et le mien: nous tombions dans un fâcheux guépier.



"La situation était pour nous d'autant plus dangereuse, qu'assez bien nippés et ayant payé en or à l'hôtel, nous étions peut-être connus de ces individus, qui, immédiatement, voudraient nous rançonner coûte que coûte.

"Du reste, ils étaient assez nombreux — cinq ou six, autant que j'en pus juger, de prime abord — pour essayer un coup de main. Instinctivement, Lucien s'assura de la présence de ses armes, et j'en fis autant. Nous étions loin d'être à notre aise.

"Je viens d'employer le pluriel, hélas! je ne puis guère plus parler qu'au singulier... En effet, à peine étions nous dans le train dont la locomotive et le personnel se trouvaient à un bon quart de mille de notre wagon, que nous fûmes entourés par quelques-uns des Californiens que nous avions vus à l'heure du dîner et que nous reconnûmes sans difficultés. Le fiancé de la belle Jenny était là, chef de bande à n'en point douter. Car, c'était bien à une bande de scélérats que nous avions affaire; du reste, notre hésitation ne subsista pas longtemps. Nous en étions encore à vouloir conquérir notre équilibre sur le plancher trépidant du wagon en marche, que quatre revolvers étaient braqués sur nous et que, sinistre, se faisait entendre le tragique "hands up" des Yankees hors la loi.

"Il est inutile de vous dire qu'en un clin d'oeil mon pauvre Lucien et moi, nous convînmes de ne pas obtempérer à la menace des bandits. Sans plus tarder, il y eut échange de coups de feu et, en moins de temps qu'il n'en faut pour l'écrire, je me trouvais dans le wagon auprès de trois hommes mortellement blessés: Lucien qui m'exprimait un dernier adieu dans une poignée de main; le fiancé de Jenny dont j'avais traversé la tête d'une balle, et un de ses acolytes mis hors de combat.

"Quant aux autres, au petit bonheur, ils s'étaient précipités en bas du train.

"Deux jours après, j'apprenais que l'attaque dont nous avions été les victimes avait été faite à l'instigation de la cupide Jenny, à l'aimable sourire...

PAUL D'ESMORIN

Les merveilles de la science

Une machine à construire les voies ferrées

L'ART mécanique marche de conquête en conquête. Les produits de l'industrie humaine qui se fabriquent sans l'intermédiaire d'une machine deviennent de plus en plus rares. Est-ce un bien? Est-ce un mal? Ce n'est pas à nous à trancher la question. Nous nous contenterons de constater une fois de plus que le Progrès est en marche!...

Les Américains ont la passion de l'invention, ce qui ne veut pas dire que tout ce qu'ils inventent soit pratique. Mais on ne peut qu'admirer la nouvelle machine qu'ils ont combinée pour construire mécaniquement les réseaux de chemin de fer.

Cet engin répondait à un besoin réel. Chez nos voisins, la construction des voies ferrées a pris un essor formidable: l'immense république sera bientôt couverte d'un réseau métallique aux mailles serrées. En raison même de la fréquence des grèves, les entrepreneurs des grands travaux publics se préoccupaient dès longtemps de trouver le moyen de se passer le plus possible de la main-d'oeuvre.

Ce moyen est désormais en leur possession.

La "laying track engine" exécute simultanément diverses opérations. En examinant avec attention le dessin ci-joint, fait d'après un excellent document photographique, le lecteur verra d'abord que deux courroies de transmission, courant de chaque côté d'une longue plateforme, amènent à pied d'oeuvre les traverses, énormes madriers qui tombent automatiquement sur un lit de roches concassées, et sur l'emplacement exact que chacun d'eux devra occuper.

A l'aide de leviers, deux ouvriers n'ont plus qu'à rectifier la position.

La machine avance progressivement sur les rails qu'elle vient elle-même de poser. Les longues barres d'acier sont, elles aussi, placées automatique-

ment, et le rôle des ouvriers est réduit à sa plus simple expression: il ne reste plus qu'à assujettir les boulons.

La machine traîne à sa suite plusieurs wagons chargés de rails et de madriers; ce sont autant de réserves où les bras du monstre — d'autres courroies de transmission — ne cessent de puiser.

Ces quelques détails suffiront à démontrer au lecteur l'économie de temps et de main-d'oeuvre que la "laying track engine" a permis de réaliser.



Deux courroies de transmission amènent les traverses

Elle a reçu le "baptême du feu" dans des circonstances dramatiques.

Pittsburg, la plus grande ville industrielle du Nouveau-Monde, le centre de l'industrie de l'acier, n'était desservie que par une seule ligne de chemin de fer, le Pennsylvania Railroad, la plus puissante corporation des Etats-Unis.

L'absence de lignes concurrentes permettait à cette compagnie d'imposer ses volontés aux grands industriels de la région. Fuyant cette tyrannie,

plusieurs usiniers avaient déjà transporté leurs établissements dans des régions plus hospitalières.

La compagnie en prenait à son aise, refusant de modifier ses tarifs et ses horaires, et faisant la sourde oreille quand les autorités municipales lui demandaient de multiplier le nombre de ses trains. En 1902, Pittsburg exporta 77 millions de tonnes de marchandises par voie ferrée et près de 10 millions de tonnes par voie fluviale. Les wagons manquèrent. D'immenses quantités de marchandises restèrent en souffrance dans les entrepôts.

C'est alors qu'une compagnie rivale, celle du Wabash Railroad, résolut de construire un embranchement qui reliait Pittsburg à son propre réseau. La Pennsylvania lui déclara une guerre sans merci; elle acheta sans compter tous les terrains où la Wabash pouvait lancer sa nouvelle ligne.

Mais elle n'avait acheté que la surface de ces terrains! Et les ingénieurs de la Wabash s'empressèrent d'acheter en secret les "sous-sol". Les travaux commencèrent aussitôt, tandis que les deux compagnies se livraient une guerre acharnée devant tous les tribunaux compétents.

La Wabash devait gagner. Pittsburg, depuis quelques mois, est desservie par deux grandes lignes. Mais on jugera des difficultés que les ingénieurs eurent à surmonter pour arriver à ce résultat.

L'embranchement qu'ils construisirent récemment n'a que soixante milles de longueur, et il comprend vingt tunnels et soixante ponts, soit environ un pont par mille.

On ne sera pas surpris d'apprendre que la construction de cette ligne, unique au monde, a coûté à ses constructeurs plus de 240.000 dollars par mille de voie ferrée.