

siers licenciés ès-lettres ne manquaient pas de lui demander dans quelle direction se trouvaient les derniers gisements aurifères qui venaient d'être découverts. Suivant que la réponse de l'explorateur était plus ou moins encourageante, dix, vingt, cinquante ouvriers abandonnaient aussitôt leur travail et partaient pour la conquête du nouvel Eldorado. Un jour, la rumeur se répandit parmi les ouvriers du chemin de fer qu'on venait de trouver de l'or dans les environs du lac Atlin; en un clin d'œil, plusieurs centaines de travailleurs abandonnèrent leur poste et se rendirent en toute hâte vers le prétendu pays de l'Or, où, du reste, les attendaient de cruelles déceptions.

Des terrassiers chargés de diplômes universitaires ne sont que trop disposés à trouver le salaire de leur travail manuel insuffisant, alors même qu'ils gagnent 30 cents par heure. Une grève ne tarda pas à éclater, et comme les entrepreneurs étaient bien décidés à résister, les ateliers et les magasins du chemin de fer furent attaqués de vive force. Le chirurgien de la Compagnie brisa la crosse de sa carabine sur la tête du chef des perturbateurs, et le soigna ensuite avec beaucoup de dévouement. Cet incident mit fin à l'agitation, et M. Heney reprit peu de temps après les travaux de la ligne, en ne conservant dans les chantiers qu'un très petit nombre de ses anciens ouvriers.

Les grèves ne furent pas le seul obstacle qui, pendant quelques semaines, paralysa l'activité des entrepreneurs. Encouragée par les manœuvres des porteurs indiens qui redoutaient à bon droit la concurrence du chemin de fer, et les pétitions des débitants de boissons alcooliques qui craignaient que leur clientèle ne subît une diminution énorme si les marchandises étaient immédiatement expédiées pour la

région du Klondyke au lieu de s'entasser pendant plusieurs mois dans le port, la municipalité de Skagway essaya de retirer à la compagnie l'autorisation de faire passer la voie ferrée au milieu de la principale rue de la ville; mais à force de persévérance, les organisateurs de l'entreprise vinrent à bout de toutes les difficultés.

Les premiers milles de la ligne, tracés sur les bords de la rivière de Skagway, à travers une forêt d'arbres rabougris, furent assez rapidement achevés; mais quand les ingénieurs s'attaquèrent aux flancs de la montagne du White Pass, les travaux n'avancèrent plus qu'avec une extrême lenteur. Même en essayant d'utiliser le sentier qui avait été tracé par le passage des porteurs et des bêtes de somme, les ouvriers n'arrivaient sur les points où ils devaient se mettre au travail qu'à la condition d'entreprendre des ascensions périlleuses qui comportaient de véritables exercices de gymnastique. On ne saurait imaginer rien de plus fastidieux et de plus décourageant que le genre de travail auquel ils étaient condamnés. Lorsqu'ils avaient passé une journée à déblayer la neige qui recouvrait le terrain où ils devaient établir la voie et que le lendemain matin ils se remettaient à l'œuvre, tout était à recommencer. Pendant la nuit, la neige était tombée en abondance ou bien elle avait glissé sur le versant de la montagne, et il devenait impossible de retrouver la place où se trouvait le tracé. C'était le chemin de fer de Sisyphe.

Lorsque l'air n'était agité d'aucun souffle, une température très basse ne mettait pas obstacle au travail; mais lorsque le vent du Nord faisait tourbillonner d'épais flocons de neige, les ouvriers ne pouvaient plus voir autour d'eux et laissaient tomber les outils de leurs mains. Enfin, après une lutte contre le