

bonheur, elle gravit cette resplendissante échelle de Jacob sous la cadence de sa chanson joyeuse.

Après une finale sonore, le sourire aux lèvres, quelques bribes de refrain encore à la bouche, — le présent n'était-il pas effacé ? — elle retourna auprès du compagnon aimé de son rêve.

Il venait d'expirer.

IV

Elle le crut endormi ; elle se replaça sans bruit dans le fauteuil et se prépara à passer cette nuit comme elle avait passé les précédentes, l'oreille éveillée, prête à donner au moindre appel ces mille soins menus qui prolongent l'existence d'un malade et quelquefois le sauvent.

Ses yeux un peu taris, se portaient alternativement sur le berceau et sur le grand lit. Sous la protection du silence de la nuit, son esprit s'enfonçait dans les rêves extatiques de la jeune mère et de l'épouse. Peu à peu, la lassitude s'imposant, ses yeux se fermèrent sous l'influence d'une bienfaisante torpeur.

Elle se réveilla en sursaut, croyant avoir été appelée, — la pendule venait de sonner, — elle se leva, examina son mari : il ne bougeait pas. Elle regarda le cadran : il marquait deux heures. Le malade avait donc dormi pendant quatre heures sans crise. Quel bonheur ! S'il allait être sauvé !

Le cadavre, déjà froid, se raidissait ; les pieds saillants repoussaient le montant du lit et le faisaient craquer.

Pensant que le bien-aimé s'était remué, elle s'approcha de lui, et à voix basse lui parla.

— Tu désires ?... Non ?... Dors mon Jean.

Sa voix se perdit dans son cœur, elle effleura des lèvres le front tendu et glacé du malade.

— Tu es gelé, murmura-t-elle.

Elle prit doucement le bras qui pendait pour le remettre sous la couverture, il était raide. Par une commotion instinctive, elle appliqua sa main ouverte sur le visage du mort ; la sensation fut horrible ; elle fit sauter l'abat-jour, regarda de près et poussa un cri rauque.

Elle passa ses bras sous les épaules du mort et l'appela.

— Mort ! Tu es mort, Jean, ma vie, mon tout ! Jean, mon Jean, tu es mort !

— Et, sanglotant, suffoquant, elle demeura la figure appuyée sur la poitrine de celui qui ne l'entendait plus.

— On va te mettre en terre ; je resterai seule ici, non, non, on m'entertera avec toi.

Elle saisit un flacon de laudanum et le porta follement à sa bouche.

— Maman ! murmura l'enfant qui s'éveillait.

Ce nom si doux fit un miracle.

La brave épouse crut que la chère âme envolée venait de se transmettre dans la petite tête blonde de leur fille ; alors se détournant de l'Occident pour aller vers l'Orient, elle s'agenouilla auprès du berceau et contempla dans un transport d'amour céleste la vivante et délicieuse miniature humaine.

— Oui, ta maman, c'est moi ; elle vit, ta maman, elle vivra, mon ange, car, toi, c'est toujours lui.

JEAN ALESSON.

GÉNIE CIVIL

LA TOUR AMÉRICAINE DE 1,600 PIEDS

Depuis le succès sans précédent de la tour Eiffel, en 1889, il semble admis, dans le monde entier, qu'une exposition universelle ne compterait pas, si elle n'était ornée d'un monument de ce genre ; mais, le principe admis, il faut aujourd'hui varier la forme et surtout faire plus grand. L'ingénieur français aurait certainement conçu et construit tout aussi facilement une tour de hauteur double, et ce n'est pas un de ses moindres mérites que d'avoir su se borner et de s'être fixé la limite suffisante pour exciter la curiosité, que disons-nous, l'enthousiasme des foules. Malheureusement pour les successeurs, cet enthousiasme ne peut se renouveler que si on lui offre quelque chose de nouveau, et les voilà entraînés à monter plus haut. Ce n'est là que question

d'argent ; mais trouver une nouvelle forme, séduisante et élégante, semble plus difficile, si nous en croyons les quelques projets déjà mis en avant.

Nous ne parlerons pas de la tour anglaise de Walkin ; le concours auquel donne lieu le plan sur

vrière n'hésitent jamais à dépenser quelques dollars pour un plaisir, pour une sensation nouvelle ; on peut donc admettre l'exactitude des prévisions des promoteurs de cette entreprise ; ils feraient une bonne affaire et M. Judson aurait sa réclame.

Quant à l'esthétique, les gens d'affaires s'en préoccupent fort peu. Au surplus, cette tour n'est pas plus vilaine que la plupart des cheminées d'usines.

CHOSSES ET AUTRES

— Les voyageurs en Russie sont obligés d'avoir leur photographie collée sur leur passeports.

— Dans Amsterdam, Hollande, il y a 10,000 ouvriers tailleurs de diamants, tous Juifs.

— Le général Caprivi, le nouveau chancelier allemand ne quitte sa pipe que pour dormir, et boit la bière par gallon.

— Dans la Nouvelle-Ecosse, l'on a extrait 1,756,000 tonnes de charbon, en 1889, dans les régions minières.

— Il ne reste de vétérans qui, ayant combattu sous Napoléon Ier, et reçoivent \$50 par année de pension, que 112 braves contre 180 en 1888.

— Le prince de Galles parle mieux l'allemand que l'anglais ; cela tient à ce que dans la chambre destinée aux enfants princes, sous la surveillance de nourrices, la langue allemande seule a été employée jusqu'à ce qu'Albert ait eu 12 ans. Le prince de Galles parle très couramment et correctement le français.

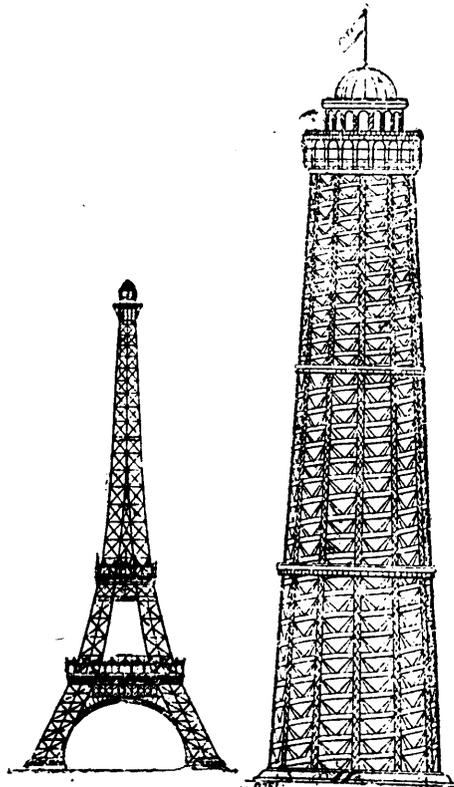
— Les chevaux ont commencé à être ferrés vers le IX^{ème} siècle, et cela pendant la saison des gelées. En 1061, le roi Guillaume d'Angleterre ordonna de ferrer les chevaux, mules et ânes. Les Grecs et les Romains employaient du cuir pour protéger leurs animaux de se blesser les pieds sur les routes.

— Un nouveau procédé pour supprimer la fumée attire en ce moment l'attention des compagnies de chemins de fer et autres, et obtient, paraît-il, d'excellents résultats.

Par le nouveau procédé, on obtiendrait plus de chaleur de deux ou trois tonnes de charbon qu'on n'en obtenait jusqu'ici de quatre ou cinq tonnes. Un jet de vapeur d'une température de 600 degrés est introduit dans la boîte à feu.

L'oxygène, par son affinité pour le carbone de charbon, fait brûler celui-ci à blanc, de sorte qu'il se transforme en acide carbonique, et non en oxyde de carbone. L'hydrogène séparé de l'oxygène de l'eau se combine avec tout ce qu'il rencontre d'oxygène libre dans l'air et brûle, lui aussi, à blanc. Il n'y a plus alors de fumée, puisque tout le carbone est consumé.

LA POPULATION DE L'ENFER.—L'on peut dire avec une grande justesse : " Où diable la statistique va-t-elle se loger ? " Un de ces hommes qui dévouent leur vie à la science par de certains calculs, est arrivé à des résultats curieux. En nombre rond, la population de la terre est de 1,300,000,000, de laquelle 300,000,000 sont chrétiens, l'autre million étant des Mahométans, Boudhistes, Juifs, païens et athées. Toute la race a été condamnée pour la faute d'Adam. La chronologie de la Bible donne à la terre 6,000 ans d'existence. D'Adam au Christ, il s'est écoulé 4,000 ans, et aucune âme n'a été sauvée. A cette époque, la population était alors de 1 milliard. Pendant 3 siècles, une génération de 3,000,000,000 a disparu. Si tous les chrétiens, qui ont jamais vécu sur la surface de la terre ont été sauvés, le nombre n'élèvera pas à plus de 18,000,000,000. Maintenant si nous déduisons cette dernière somme du grand total de 177,000,000,000, nous trouvons 159,000,000,000 d'esprit qui subissent les tortures de l'enfer. Certainement ces chiffres ne sont qu'approximatifs ; mais si nous nous en rapportons aux calculs de ce statisticien merveilleux, il y aurait dans le ciel 1,800,000,000 esprits et dans l'enfer 175,000,000,000. Le monde devient bien dépravé, et saint Pierre n'a plus d'ouvrage.



Tour Eiffel et tour Judson à la même échelle

lequel elle sera construite n'est pas celui qui sera adopté.

Celle que nous représentons ici, à côté d'une tour Eiffel de grandeur proportionnée, est proposée pour l'exposition de 1892 aux Etats-Unis, et vraiment elle semble conçue pour démontrer que la grandeur n'exclut pas la laideur. Si elle fait la gloire des Etats-Unis, ce ne sera certainement pas au point de vue du goût dans les choses architecturales.

Au surplus, son auteur, M. W. L. Judson, ne s'est pas arrêté à ces détails ; en concevant une tour de 1,600 pieds de hauteur, il a voulu, non seulement lui donner une solidité à toute épreuve, mais surtout en faire une gigantesque réclame pour un tramway à traction pneumatique de son invention. Or, pour donner à ce tramway un rôle dans son monument, il l'emploie à monter les voyageurs jusqu'au sommet par une route inclinée, s'enroulant en une hélice autour de la construction. Cette gigantesque spirale impliquait cette forme de chandelle, qui est loin d'être la meilleure au point de vue de l'utilisation des matériaux employés, et dont M. Eiffel n'aura pas lieu d'être jaloux.

Une compagnie offre de construire la tour de M. Judson, pour la modeste somme de \$2,500,000 qui, pense-t-on, serait bientôt couverte par le prix des ascensions fixées à un dollar. La nouvelle tour posséderait, en effet, une capacité de transports dont les ascenseurs de la tour Eiffel ne sauraient donner une idée.

Deux routes hélicoïdales, indépendantes et superposées, s'élèveraient de la base jusqu'au sommet avec une largeur variant de 72 pieds à la base à 50 pieds au sommet. Chacune ferait dix-sept circuits complets, et aurait une longueur développée de 4 milles, avec une pente moyenne de 8 pour 100.

L'une des voies serait livrée aux véhicules de toutes sortes, et on pourrait arriver jusqu'au sommet dans sa propre voiture ; l'autre serait réservée à une double ligne de tramways du système Judson, portant chacun soixante voyageurs, et partant toutes les demi-minutes.

La tour aurait 490 pieds de diamètre à la base, son noyau central, cylindrique, en aurait 280 et serait divisé dans sa hauteur par dix planches circulaires, dont l'emploi n'est pas encore indiqué. On propose d'y établir d'immenses hôtels populaires.

L'argent n'a pas la même valeur aux Etats-Unis qu'en France ; la vie y est fort chère, mais les salaires y sont très élevés, et les gens de la classe ou-