

Chicago est un mot indien. Dans la langue des Potowatomis, il signifie *puits* ou *oignon sauvage*. Ce nom servait d'abord à désigner la rivière.

Je ne sais si l'odeur rien moins qu'agréable qui caractérise ces intéressants spécimens du règne animal et végétal, a été pour quelque chose dans le choix du nom qu'on lui a donné; mais en tous cas, je puis affirmer que, pendant de longues années, la rivière Chicago a plus que justifié cette appellation. Eau stagnante et boueuse, rendez-vous de toutes les immondices d'une grande ville, elle exhalait, jusqu'au printemps dernier du moins, des parfums à rendre jaloux tous les puits et tous les oignons sauvages du monde. Depuis, grâce à l'esprit d'entreprise des habitants de la malheureuse ville, le cours de cette rivière a été changé. Elle prend maintenant sa source où était autrefois son embouchure, et elle roule aujourd'hui les eaux bleues du lac Michigan jusqu'au Mississippi, avec lequel elle communique par un canal qui la joint à la rivière des Illinois.

Comme simple établissement, Chicago est très-ancien. Il y a juste aujourd'hui deux cents ans,—en 1671,—l'endroit fut visité par Perrot. Il en parle dans ses rapports comme étant le lieu de résidence d'un puissant chef miamis. Bien plus, des traces et des vestiges qu'on y découvrirait à cette époque, indiquaient que, longtemps auparavant, Chicago avait été le site d'un grand village indien.

III.

Le colonel Long, dans le récit de son expédition vers les sources de la rivière St. Pierre, nous donne les singulières appréciations suivantes au sujet de l'avenir de Chicago :

« Comme place d'affaires, dit-il, l'endroit n'offre aucun avantage aux colons, attendu que le montant annuel du commerce du lac ne dépassait pas la cargaison de cinq ou six goélettes, même lorsque la garnison recevait ses provisions de Mackinaw. Il n'est pas impossible que, dans un avenir très-éloigné, quand les rives de l'Illinois seront habitées par une population nombreuse, et quand les basses prairies qui s'étendent entre cette rivière et Fort Wayne seront cultivées par autant de colons qu'elles peuvent nourrir, Chicago puisse devenir l'un des points de communication entre les lacs du nord et le Mississippi. *Mais même alors, ajoute-il, je suis d'opinion que le commerce s'y fera toujours sur une échelle très-limitée; les dangers qu'offre la navigation des lacs, le nombre si restreint des ports de mer, seront toujours des obstacles insurmontables à l'importance commerciale de Chicago.* »

Voilà pourtant ce qu'un historien sérieux écrivait il y a à peine trente-cinq ans !

Mais comment pouvait-on supposer qu'il se porterait jamais, vers l'Ouest, une pareille affluence de population, alors que les communications étaient si lentes et si difficiles ? Car il y a une vingtaine d'années, ce n'était pas une petite entreprise que celle d'un voyage à Chicago. Ceux qui allaient alors chercher fortune dans ces parages reculés, disaient adieu à leurs amis et à leurs proches, avec bien peu d'espoir de jamais les revoir.

Je trouve le récit d'un de ces voyages, dans les mémoires d'un ancien pionnier de l'Ouest :

« Il n'y avait pas, dit-il, de chemins de fer aboutissant à Chicago, en 1845. Des États de l'Est, il fallait trois à quatre semaines pour s'y rendre. Des amis de mon père avaient fait tout le trajet, c'est-à-dire 1,000 à 1,200 milles, en wagons couverts, traînés par des chevaux, pour éviter la route des lacs qui était de beaucoup plus longue, et qui passait pour très-dangereuse. Arrivés à leur destination, ils nous écrivirent de si belles choses touchant le sol et le climat du pays, que mon père se décida un jour à aller chercher fortune dans l'Ouest. Quelque temps après, par un beau matin de septembre 1845, longtemps avant le lever du soleil, nous cheminions lentement toute la famille, traînés par une paire de chevaux de louage, vers la route poudreuse de Rutland, Vt., à Whitehall, N. Y. Nous avions, dès la veille, dit adieu aux voisins et aux camarades d'école, que nous n'espérions jamais revoir. Vers midi, nous arrivâmes à Whitehall, et bientôt après, nous étions sur le bateau-à-vapeur le *Red Lion*, en route pour Oswégo. Notre position à bord n'était guère plus agréable qu'elle n'eût été sur un paquebot encombré de marchandises. Nous fisions notre cuisine dans le "Cuddy;" nous prenions nos repas dans la cabine, et le soir, nous dormions dans des hamacs. Il nous fallut plusieurs jours pour parcourir la longue suite des canaux Champlain, Erié et Oswégo. Nous fûmes retenus quelque temps dans cette dernière ville, pour attendre l'arrivée du bateau à hélice, le *Syracuse*, dans lequel nous devions traverser le lac Ontario, le canal Welland, les lacs Erié, Huron et Michigan. Le petit bateau avait à son bord trois ou quatre cents passagers, la plupart en destination pour le Wisconsin et les ports de l'Illinois, sans compter une charge considérable de marchandises. Ce fut par une espèce de miracle que nous atteignîmes Chicago, car nous eûmes à subir une terrible tempête pendant une nuit très-sombre, et nous fîmes quatre-vingts milles à la dérive dans le détroit de Mackinaw. Nous dûmes faire de longs arrêts dans plusieurs ports des lacs; mais enfin, deux semaines après avoir quitté Oswégo, nous mîmes le pied dans l'active petite ville de Chicago. Les rues étaient encombrées de voitures à grain, de "goélettes de prairies," comme on les appelait, venant de toutes les parties de l'Illinois. Comme ces wagons s'en retournaient vides, nous y trouvâmes facilement place pour nous et notre bagage, et dans l'après-midi du 20 octobre, nous laissâmes Chicago pour le lieu de notre destination, Bloomingdale, Du Page county, maintenant l'une des stations du chemin de fer *Chicago & Northwestern*, à trente milles à peu près du lac. Je n'oublierai jamais notre première nuit dans la prairie. Il faisait sombre

et froid; un brouillard particulier à l'Illinois rendait l'air désagréable à respirer. Tard dans la soirée, nous nous arrêtâmes à une ferme située sur les bords de la Plaine, petite rivière noire et bourbeuse, et nous demandâmes un abri pour le reste de la nuit. La maison n'avait que deux chambres; mais, comme le propriétaire avait été lui aussi un émigrant et qu'il comprenait notre situation, nous fûmes les bienvenus. Jamais je n'ai mieux dormi dans un bon lit et dans un hôtel bien tenu, après une journée de voyage, que je ne dormis ce soir-là, couché sur le plancher, enveloppé dans une couverture de laine, auprès d'un feu de cuisine, dans une ferme au milieu de la prairie. Le lendemain se termina notre voyage, qui avait duré plus de quatre semaines. Nous fûmes chaleureusement accueillis par les colons; car dans ces nouveaux établissements, on rencontre toujours une hospitalité bien rare dans les pays plus riches.

Voilà comment se faisait le voyage de Chicago en 1845.

Qui aurait jamais pu supposer que, vingt-cinq ans plus tard, l'on pourrait se transporter, de New-York à Chicago, en vingt-sept heures, dans des palais roulants où le voyageur trouve tout le confort d'une résidence luxueuse ?

Mais n'anticipons pas.

IV.

Je ne surprendrai personne en disant que l'on trouve les noms d'un bon nombre de Canadiens-Français parmi ceux des premiers habitants de Chicago.

La famille Beaubien, par exemple, a longtemps été en possession de terrains qui, quelques années après être sortis de ses mains, acquirent une valeur fabuleuse. Malheureusement, toute cette immense fortune a été dissipée follement. Il n'était point rare de voir celui qu'on appelait le Colonel, perdre en une nuit de jeu des lots de terre qui, dix ans plus tard, valaient des millions. La famille Beaubien est aujourd'hui entièrement disparue de Chicago.

J'ai bien connu un vieux Canadien du nom de Levasseur, le fondateur du village de Bourbonnais, qui a été à même de se faire une fortune à la Rotschild, s'il avait pu seulement entrevoir un coin de l'avenir.

Il avait épousé à la mode du pays, la fille d'un chef indien qui lui offrit de prendre à son choix une étendue de terre de cinq milles carrés, soit à l'endroit où vient de brûler la partie commerciale de Chicago, soit dans les prairies fertiles où est situé aujourd'hui le florissant township de Bourbonnais. C'était son cadeau de noces.

Le terrain où devait se bâtir Chicago ne valait rien pour la culture; c'était un marais fangeux, une véritable mollière.

A Bourbonnais, au contraire, grosses prairies, délicieuse petite rivière, collines toutes couvertes de luxuriante frondaison. Levasseur choisit Bourbonnais.

Aujourd'hui, il a quatre-vingts ans, et mourra pauvre.

—Voyez-vous, monsieur, me disait un jour un autre Canadien du nom de Rodier, aujourd'hui établi dans l'Iowa; voyez-vous ces beaux blocs en marbre, ces superbes magasins, en face du *Sherman House*, qui s'étendent jusqu'à la rue State? Eh bien, tout le terrain sur lequel ils sont construits m'a appartenu, monsieur!

—Oui! vous devez être bien riche alors?

—Hélas! monsieur, vous avez connu M. Dowling?

—J'en ai entendu parler.

—Eh bien, il était boulanger à cette époque. Il me fournissait du pain. Je partais pour le *Far West*; je lui laissai le tout pour un vieux cheval et une balance de compte. Aujourd'hui, ces lots se vendent deux mille piastres le pied. Mon boulanger est mort millionnaire!

D'autres familles canadiennes, telles que les Danis et les Valiquette, ont été plus heureuses. Elles avaient acheté quelques arpents de terre pour jardiner. La semaine dernière, ces familles valaient plusieurs centaines de mille piastres. Si Chicago se rebâtit, elles manipuleront des millions, peut-être, avant qu'il soit longtemps.

LOUIS-H. FRÉCHETTE.

(A continuer.)

L'INCENDIE DE CHICAGO.

On ne parle que de cela depuis une dizaine de jours. C'est affreux aussi, lamentable.

On lit dans le *Courrier des Etats-Unis*:

NAISSANCE ET RAVAGES DU FEU.

« Dimanche soir, un jeune garçon, portant une lampe à pétrole, entra dans une étable de De Kaven street, pour traire une vache. La vache renversa la lampe d'un coup de pied, et le pétrole enflammé se répandit parmi la paille. Rien n'aurait été plus aisé que d'éteindre ce commencement d'incendie; malheureusement les pompes se firent attendre, et quand elles furent arrivées, les pompiers, qui s'étaient exténués à combattre le feu de la veille, ne déploierent pas leur énergie habituelle.

« Sur ces entrefaites, le vent étant venu à souffler en tempête, les flammes se propagèrent rapidement de maison en maison, atteignant d'une part le quartier brûlé le samedi, et de l'autre traversant la rivière au nord de la Douzième rue, envahirent la portion commerçante de la ville, où s'élevaient les gares de marchandises, les magasins, hôtels, manufactures, etc. Alors seulement on comprit toute l'étendue du danger; les pompiers, surmontant leur fatigue, firent des prodiges d'activité; le maire et les conseillers municipaux accoururent sur le lieu du sinistre; mais l'heure était passée où, en faisant sauter quelques bâtiments, on aurait pu arrêter le progrès de la conflagration. Sans cesse activées par le vent, les flammes avaient acquis une force irrésistible; les rues Harrison, Van Buren, Adams, Monroe et Madison avaient été consumées comme par magie sur une longueur de trois quarts de mille. Le "Board of trade," la "Court House," les bureaux de la compagnie télégraphique "Western

Union," ceux de la Presse associée et des centaines d'autres bâtiments devinrent à leur tour la proie de l'élément dévorant. Le pavage de bois avait pris feu, et bientôt un espace de 2 milles de long sur 3 mille de large ne fut plus qu'un vaste foyer.

« La ville de Chicago présentait alors le spectacle le plus terrible et le plus extraordinaire qu'on puisse imaginer. Quatre-vingt mille personnes environ, de tout sexe, de tout âge et de toute nationalité, couraient éperdues dans les rues encore libres, essayant de sauver quelque parcelle de mobilier; tous les véhicules disponibles avaient été mis en réquisition, et dans ce pêle-mêle, dans ce fouillis inextricable d'hommes, de femmes, d'enfants, de chevaux, des centaines d'êtres humains étaient foulés aux pieds et l'air retentissait de plaintes et de jurons proférés dans toutes les langues connues. Plusieurs avaient été frappés de démence subite, et l'étalage de leur folle gaité au milieu de la consternation générale causait une impression de tristesse navrante à ceux qui en étaient les témoins. On a vu notamment dans State street, une vieille femme surchargée de paquets, qui ne cessait de danser en chantant à plein gosier la "Mère l'Oie." D'autres, qui avaient cherché dans des excès de boisson l'oubli momentané de leur ruine, parcouraient les rues, vociférant, menaçant et frappant à tort et à travers.

LES VICTIMES.

« Bien des jours s'écouleront probablement avant qu'il soit possible de constater avec exactitude le nombre des malheureux qui ont péri dans cette gigantesque conflagration. Le chiffre qui paraît approcher le plus de la vérité est celui de cinq cents. Beaucoup ont été enterrés sous les murs croulants de leurs maisons, en s'efforçant de sauver quelques objets de première nécessité. Une quinzaine d'hommes, femmes et enfants, ont été brûlés vivants dans le bâtiment de la Société agricole, où ils croyaient avoir trouvé un abri sûr, cet édifice étant à l'épreuve du feu.

« Dans Chicago avenue, un père, qui s'élançait hors de sa maison en feu avec ses trois enfants dans les bras, a été surpris par les flammes, et en quelques minutes, les quatre corps étaient entièrement calcinés. La mère des enfants, sous les yeux de qui le drame s'était passé, a été atteinte de folie furieuse. Dans la même avenue, une famille composée de cinq personnes a entièrement péri. Plusieurs femmes sont mortes dans le parc Lincoln. Quinze cadavres ont, dit-on, été retirés d'une boutique de forgeron dans Rush street. Un homme a été brûlé dans un bassin où il s'était réfugié, près de l'aqueduc. Les flammes ont atteint la partie de son corps qui n'était pas sous l'eau, et il est mort moitié par le feu, moitié par l'eau.

PERTES.

Dix mille maisons, trois cents millions de dollars.

Pendant que Chicago se tordait dans le désespoir, des scélérats, véritables oiseaux de proie, pillaient, volaient et cherchaient même à brûler ce qui restait de Chicago. Ceux qu'on a pris ont été fusillés ou pendus immédiatement. On ne pouvait pas faire plus, mais c'était bien le moins qu'on pût faire.

M. MARSHALL EN CANADA.

(Suite.)

Le pétrole n'est pas en faveur à Paris, mais il est grandement préconisé en Europe. Il détruit là-bas, mais ici, il est une des sources les plus considérables de richesse. Toutefois, pour être en bonne odeur parmi nous, il n'en est pas plus odorant. Un détail que cela. L'or, contre lequel on l'échange, sent toujours bon, quelle que soit sa provenance. Au Pérou, où on a pourtant le droit d'être difficile sur ce point, on ne fait pas déni du guano des îles Chinca, qui est maintenant la principale source de revenu de son gouvernement.

Voici ce que M. Marshall écrit sur Petrolea :

PETROLEA.

Peu de villes, dans le monde entier, présentent un aspect aussi étrange que Petrolea (Ontario).

Une branche de la ligne du Grand Tronc la réunit à la station de Wyoming. Le train où nous montons se compose d'un seul char à passagers et d'une longue file de réservoirs à l'huile, de la capacité de trente-cinq quarts chacun.

En approchant de Petrolea, le convoi glisse à travers des entassements de vastes cuves et de réservoirs, et s'arrête en face d'un groupe serré de puits d'huile. Nous voici à Pithole, le quartier le plus neuf de ces régions oléifères. Je descend des chars, en compagnie de l'éditeur du *Petrolea News*. Sur l'espace d'un mille, les charpentes de bois des puits d'huile sont dispersées çà et là, en pleine forêt. Au-dessus de Pithole se trouve l'ancien quartier, ou Petrolea proprement dit.

Partout où l'on a rencontré une veine d'huile, on s'est hâté d'élever les charpentes nécessaires pour creuser un puits. On ne fait ni défrichements, ni chemins. Les branches des grands arbres de la forêt ondulent le long des constructions en bois brut destinées au forage des puits. Pour se rendre aux fournaux ou aux autres travaux, on foule aux pieds les broussailles et la fougère. De Pithole, on distingue une trentaine de ces minces pyramides de bois, qui se dressent au milieu de la forêt. Plus loin encore, on aperçoit des colonnes de fumée tourbillonnant au-dessus des bois. Tout autour de nous, la grâce et la fraîcheur de la nature disparaissent sous les souillures les plus dégoûtantes.

Aux endroits où on a placé des pompes, des réservoirs pouvant contenir deux à trois mille quarts, ont été creusés dans la glaise bleue. La position souterraine de ces réservoirs les protège contre le feu. A part ces terrasses artificielles, l'œil rencontre, çà et là, des réservoirs en fer d'une capacité de cinq à dix mille quarts chacun, qu'on a construits avant qu'on eût l'idée d'ouvrir des réservoirs dans la glaise. Le sol est traversé en tous sens par des ruisseaux d'un liquide noir, sale et empesté, qui s'échappent des alambics, comme un rebut.

Les puits sont d'une profondeur moyenne de 490 pieds et creusés d'après le mode des puits artésiens et munis d'un tube pénétrant jusqu'au roc, à 75 ou 100 pied de profondeur. L'huile crue, une fois extraite par les pompes, est rejetée dans un réservoir, en lieu sûr. De là, elle s'échappe par des tuyaux qui la conduisent à l'alambic. Dégagée de l'eau par la vapeur, elle va remplir de nouveaux réservoirs, d'où on la déverse finalement dans les chars destinés à son transport.

On chauffe les fournaux au moyen d'une ingénieuse opération en se servant du rebut cailloteux de l'huile qui s'écoule lentement vers la porte des fournaux, où il rencontre un jet de vapeur qui le résout en flammes.

On a construit des cabanes de planches pour les travailleurs, tout le long de la ligne irrégulière que forment les puits. A un