

C'est en Alaska

qu'est exploitée

la voie ferrée la plus difficile

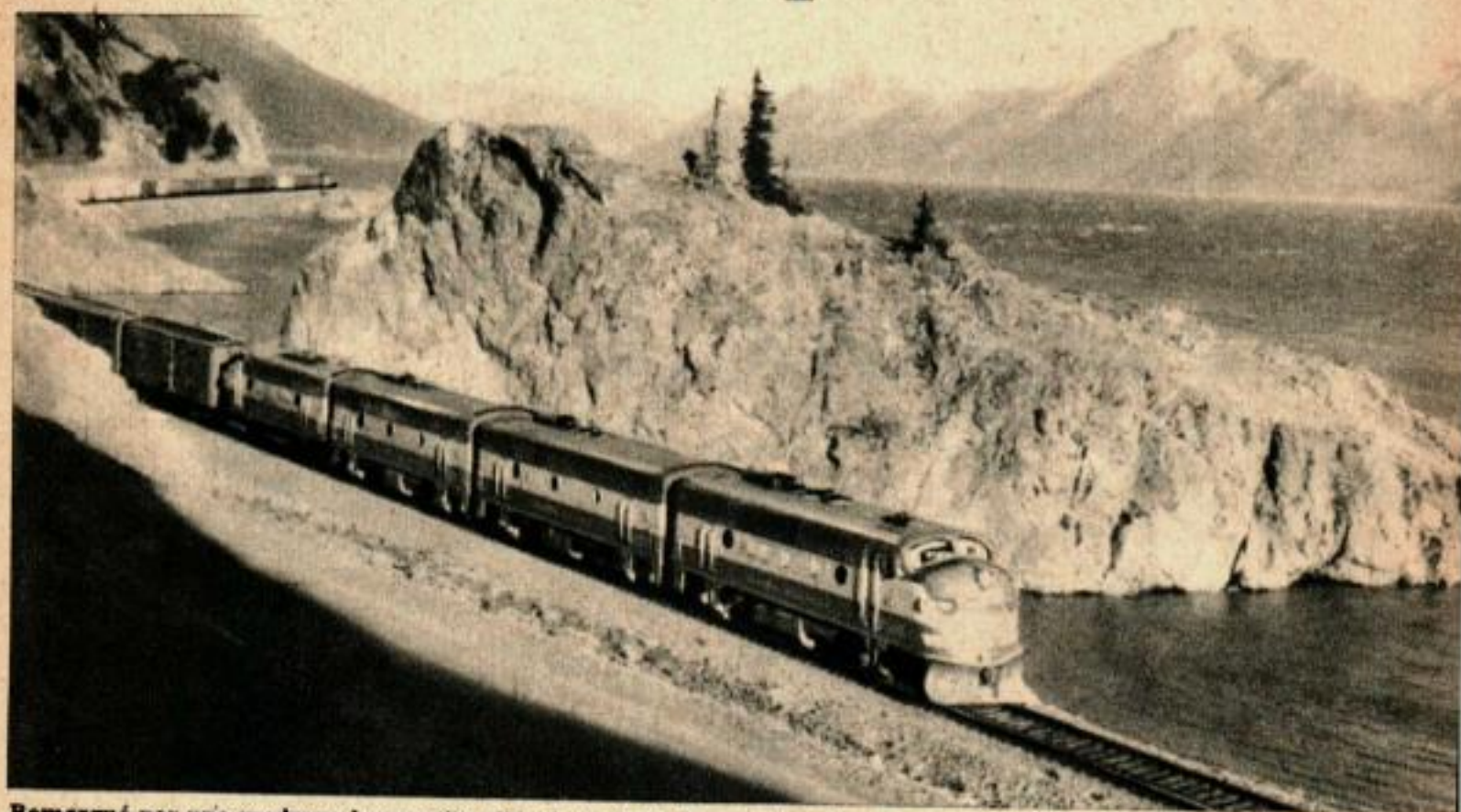
MÉCANIQUE POPULAIRE

JANVIER 1960

MAGAZINE ÉCRIT POUR TOUS

VOL. 29

N° 1



Remorqué par une moderne locomotive diesel, un train de marchandises serpente le long du « Turnagain Arm » sur la ligne du chemin de fer de l'Alaska.

PAR G. SAND

TOUT au Nord des terres maigrement peuplées de l'Alaska, le gouvernement américain exploite — avec bénéfice — quelque 800 km de voie ferrée très dangereux et extrêmement décourageants. Ce service est assuré pour les habitants de l'intérieur qui se trouveraient, sans cela, coupés du monde extérieur parce que les capitalistes privés n'ont pas voulu prendre le risque. L'exploitation s'effectue d'une manière sûre, sans façons et quelquefois même délibérément inefficace qui ferait le désespoir des cheminots habitués par ailleurs à l'automatisme du presse-bouton.

L'automne dernier, j'ai voyagé à travers les paysages sauvages de l'intérieur dans l'un des modernes trains des Chemins de Fer de l'Alaska. A ma grande surprise, la locomotive diesel aérodynamique effectua un long et coûteux arrêt dans un lieu parfaitement désolé pour laisser embarquer deux Alaskans aux rudes vêtements de chasse qui attendaient sur le bord de la voie avec leur fusils

rayés à grande puissance et leurs trophées quelque peu ensanglantés. Lorsque je me suis renseigné au sujet de ces derniers — deux énormes paires de cornes de caribou, chacune restant attachée au crâne, et la viande des carcasses mise en quartiers — le conducteur souriant m'invita promptement à rendre visite aux heureux chasseurs.

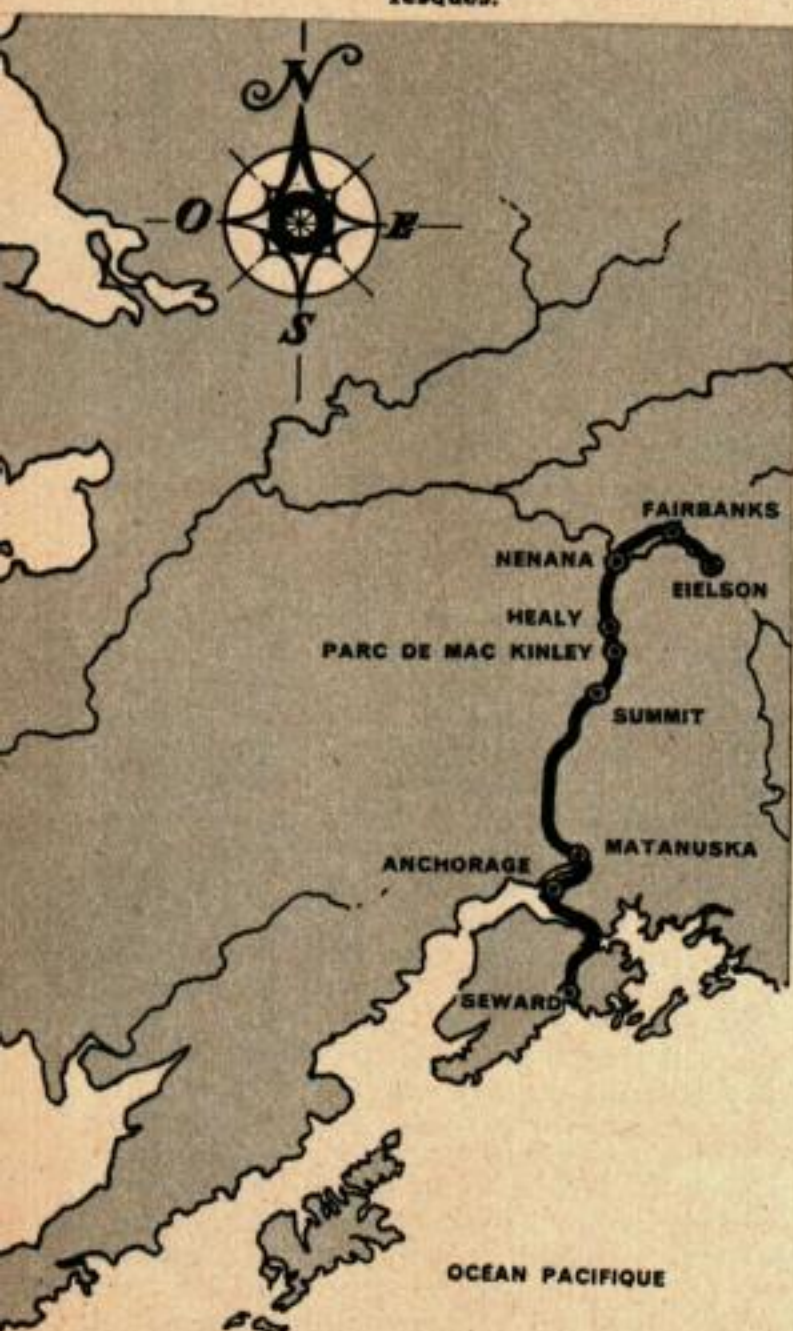
Ces hommes avaient choisi de voyager dans le fourgon à bagages avec leur butin et me dirent qu'ils faisaient très souvent des voyages de ce genre, prenant le matin le train jusque dans la brousse, puis arrêtant un autre train pour rentrer chez eux dans l'après-midi. Les orignaux, les ours, les moutons sauvages et autres gros gibiers peuvent être abattus à portée de fusil de la voie même.

J'ai été encore plus surpris lorsque ces chasseurs m'ont parlé d'un vieux trappeur qui avait demandé à être débarqué auprès de son chalet solitaire, à de nombreux kilomètres de la ville la plus proche, mais qui s'était endormi. Lorsque le conducteur dé-



Les originaux trouvent qu'il est plus facile de marcher le long des voies en hiver, mais ils compliquent encore la tâche du mécanicien.

Il y a 756 km entre le port d'Anchorage et Fairbanks, la plus grande cité de l'intérieur, la ligne passant au pied du mont Mac Kinley. 756 km de paysages pittoresques.



couvrit le dormeur, il fit non seulement arrêter le convoi de dix voitures, mais le fit encore reculer de 5 km pour ramener son passager barbu chez lui avec des excuses. Mais à ce moment-là, j'avais appris qu'il n'est pas d'habitude de rire de tels incidents sur les immenses étendues sauvages de l'Alaska.

La hauteur annuelle des chutes de neige varie entre 12 et 21 m le long de la voie du chemin de fer de l'Alaska. Les glissements de terrain sont une menace constante pendant la saison d'hiver. Le conducteur vétérinaire Claude Douglas nous raconte comment il fut pris au piège avec 165 passagers près d'un viaduc éloigné de tout et enjambant un ravin de montagne de 90 m de largeur et près de 14 m de profondeur.

« La neige tombait abondamment et nous avions une « flotte de déneigement » opérant juste au-devant de nous. La luminosité était si faible que les hommes conduisant le chasse-neige y voyaient à peine. Ils arrêterent celui-ci sur le grand viaduc, où il ne risquerait pas d'être bloqué, pensaient-ils. Puis ils marchèrent vers l'arrière jusqu'au train pour prendre le café avec nous en attendant que le « blizzard » diminue d'intensité.

« Une énorme avalanche se déclencha quelque part au-dessus de nous. Elle s'abattit en rugissant sur les machines de déneigement, balayant et entraînant tout dans le ravin : le viaduc, le chasse-neige, et ses deux machines. Le pont disparut juste au devant du chasse-pierres de la locomotive du train de voyageurs, mais personne ne fut blessé. Les rails restèrent suspendus au-dessus du ravin comme de vulgaires spaghettis. »

Tout ce matériel représentait de l'argent des contribuables. L'épaisse neige du ravin semblait avoir amorti le choc. Les cheminots firent donc venir de l'aide, posèrent des rails temporaires et hissèrent le matériel de déneigement hors du ravin. Peu après, ce matériel reprenait son service.

Le conducteur Joe Axes eut moins de chance avec son train de marchandises. Un commandant de l'Aviation américaine était du voyage. Le train fut bloqué par une avalanche près de Curry. Les deux hommes descendaient du fourgon de queue pour aller inspecter l'obstruction lorsque l'avalanche principale se produisit.

Le conducteur plongea sous un proche wagon charbonnier. L'aviateur essaya de prendre de l'altitude en grimpant sur l'échelle de fer du fourgon. Trois ou quatre mètres d'épaisseur de neige se refermèrent sur la scène.

Le serre-frein Bill Shake courut sur plus de 3 km pour aller chercher du secours au proche village de Curry. Des hommes saisirent des pelles et sautèrent sur une machine de manœuvres qui roula à toute allure vers le lieu du désastre.

Les sauveteurs entendirent de faibles coups sourds... la lanterne de manœuvres qu'Axes tapait contre le plancher du wagon. Ils creusèrent furieusement et le dégagèrent.



Le conducteur plongeait sous un wagon charbonnier pour se mettre en sûreté lorsqu'une avalanche s'abattit sur son train. Le serre-frein courut sur plus de 3 km pour aller chercher du secours.

Le commandant fut retrouvé blanc de neige comme s'il avait été trempé dans du plâtre frais... et toujours en train de grimper à l'échelle.

Les lointains ponts et viaducs du chemin de fer de l'Alaska doivent être construits très spécialement. Les intervalles entre les traverses de support des rails sont soigneusement recouverts pour faciliter la marche... des orignals, ou élans du Nord de l'Amérique. Ces animaux laineux de 450 kg galopent sur les viaducs étroits à l'approche des trains. Et si leurs longues pattes se coinçaient entre les traverses, les locomotives pourraient dérailler malgré leur freinage frénétique. Le fait s'est déjà produit.

En neige profonde, les orignals deviennent une proie facile pour les loups. Ils ont, de ce fait, tendance à se rassembler le long des voies dégagées du chemin de fer de l'Alaska.

Résultat : Des centaines de pièces de ce gibier de choix sont écrasées chaque année. Plus d'orignals sont tués par les trains que par les nombreux chasseurs de l'Alaska. Lorsque les carcasses sont récupérables, elles servent à nourrir les nécessiteux. Des équipes de section formées d'hommes à l'esprit humanitaires émus par ce massacre, ont essayé de dégager au bulldozer d'invitants embranchements coupant les banquettes de neige bordant la voie. Mais les orignals de même que les ours et les autres animaux se refusent à les emprunter. Et il est impraticable d'ériger des milles et des milles de barrières.

Les orignals suivent même parfois les voies

D'énormes portes installées à l'entrée des tunnels maintiennent la chaleur à l'intérieur de ceux-ci, empêchant de geler l'eau glaciale qui dégoutte constamment de la voûte. En s'accumulant, la glace pourrait faire dérailler les trains.





Lorsque les moraines glaciaires dégèlent, la boue fait tomber des tonnes de gros rochers sur les voies, lesquels doivent être enlevés par les hommes d'équipe.

jusqu'à la ville même. Il y a deux printemps, un gros mâle effrayé par l'approche d'un train de marchandises surgit brusquement de derrière le bâtiment de la gare de Montana. Il provoqua le déraillement d'un wagon-plate-forme, qui perdit ses roues et immobilisa le long convoi.

Le chemin de fer de l'Alaska fut péniblement forgé, il y a une quarantaine d'années, par des constructeurs déterminés qui ignoraient les terribles températures de l'hiver, les accidents qui brisaient les corps, et même les morts violentes afin de prouver à un monde sceptique que la tâche pouvait être

accomplie. Aujourd'hui encore, la volonté d'assister, en dépit de tous les sacrifices personnels, ceux qui se trouvent dans le réel besoin, distingue les rudes cheminots de l'Alaska des hommes au moindre sens de la vocation que l'on rencontre par ailleurs.

Ces cheminots gouvernementaux sont le seul contact avec la civilisation pour de nombreux Alaskans habitant dans les régions désertiques, même si ce n'est qu'en leur jetant un journal récent ou en leur relayant un important message.

Un ermite de soixante-dix ans, le prospecteur Tom Tisson, n'ayant pas été aperçu à l'une des haltes du long de la voie depuis trois semaines au moment où j'ai fait mon voyage dans le train, des hommes d'équipe se préparaient à aller à la recherche du vieil homme... en dehors de leurs heures de travail.

Des cheminots obligeants font (sans rémunération) les commissions pour les produits de première nécessité des colons isolés (aussi bien indiens que blancs) auxquels il peut être impossible de se rendre dans un magasin pendant des mois. Ces hommes de la brousse laissent leur commande griffonnée sur un morceau de papier suspendu le long de la voie, habituellement sur un grossier cerceau en branche de saule. Les hommes des fourgons à bagages, qui connaissent chaque piste de prospecteur ou de trappeur aussi bien qu'un chauffeur de taxi de Manhattan connaît ses rues, enfilent leurs bras dans ces cerceaux alors que le train passe à toute vitesse. Puis ils passent des heures à exécuter les commandes à Fairbanks ou Anchorage, les modernes cités situées aux extrémités Nord et Sud de la grande ligne. Ils achètent des médicaments ou des allumettes, des vêtements ou des rideaux ; ils reprennent des montres réparées ou vont chercher des dentiers. De temps à autre, et à leur grande joie, ils achètent des alliances et même des dessous en dentelle. Tous ces articles, qui

Le chasse-neige rotatif est presque caché par la profonde tranchée qu'il vient de dégager. La hauteur de chute de neige annuelle peut dépasser 21 m en un même endroit.





Les rails sont restés suspendus dans les airs après qu'une inondation eut balayé les supports du viaduc. Les inondations sont une menace constante.

sont lancés du train sans que celui-ci s'arrête, sont toujours payés intégralement par la suite.

J'ai découvert aussi que le conducteur Claude Douglas venait à l'aide d'une indienne sans ressources. Il avait organisé un « service de ventes » pour les parkas et les mukluks (bottes en peau de phoque) qu'elle fabriquait à la main, et qu'il livrait à Fairbanks, à 240 km de distance.

« Et pourquoi pas ? demanda un vétérinaire du chemin de fer. Ces gens feraient la même chose pour nous. Ce pays n'est pas encore civilisé. Il vous faut apprendre à dépendre de votre semblable. »

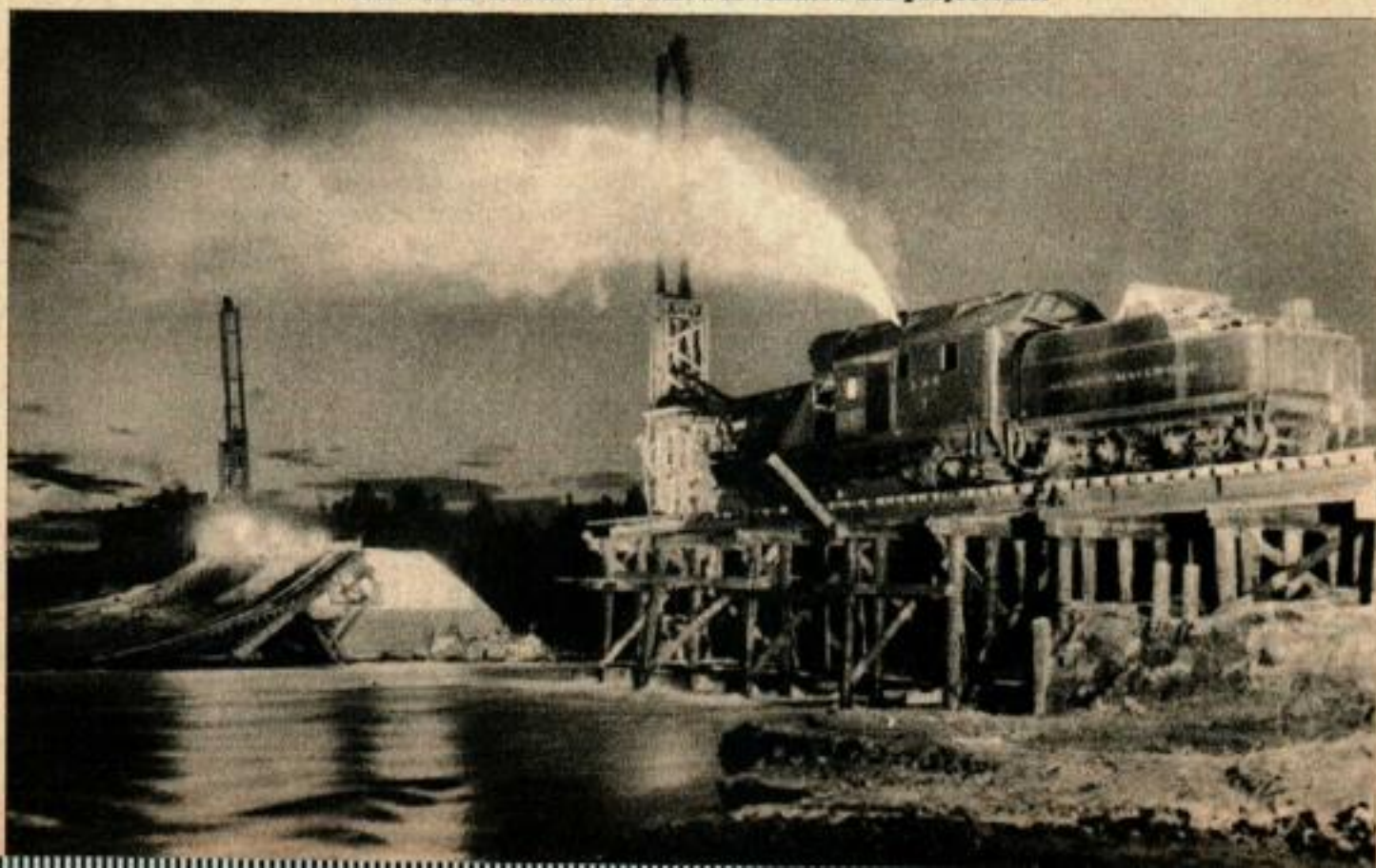
Une fois, sans réfléchir, un homme sus-

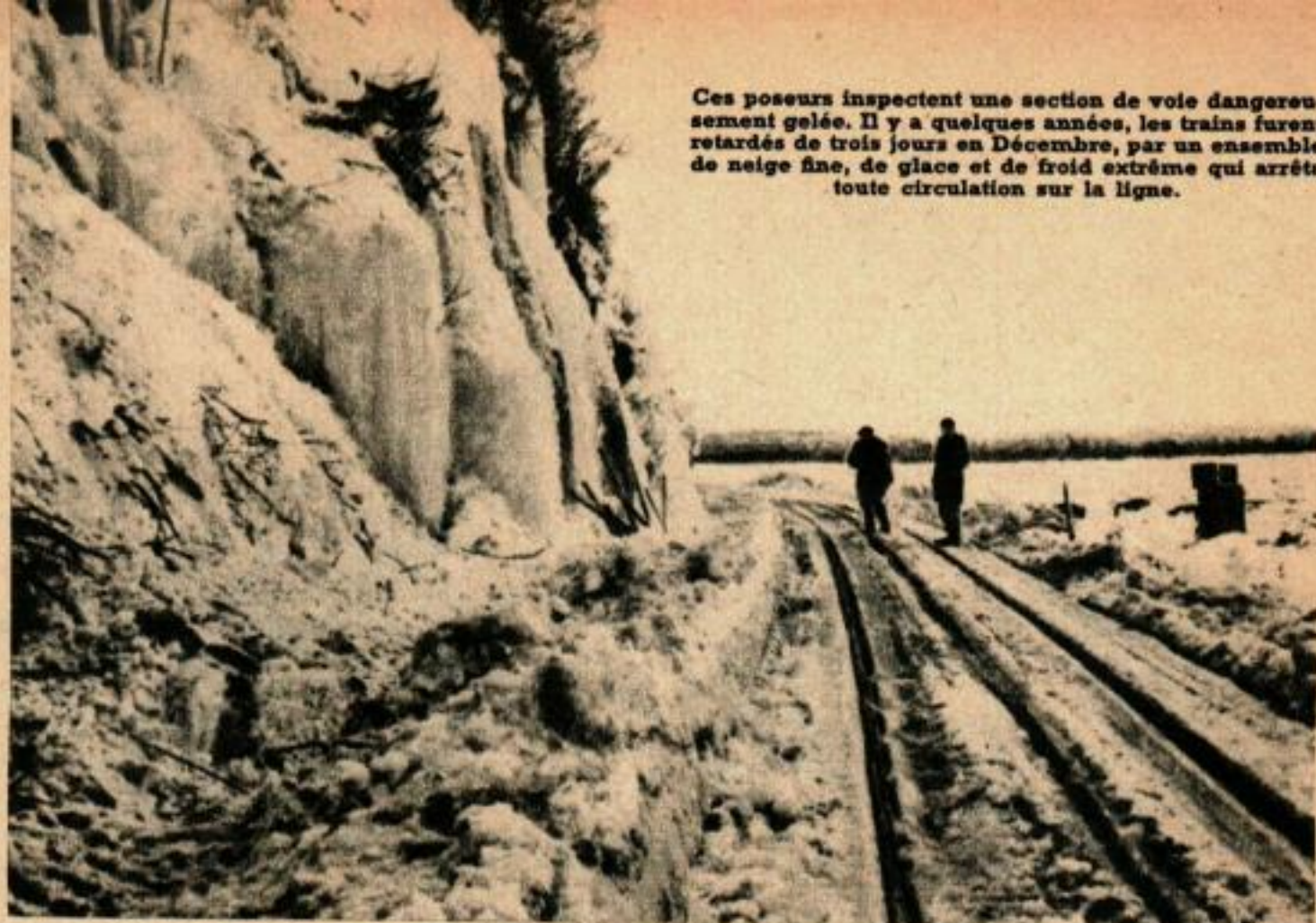
pendit une paire de lourdes masses très usagées — dont il était cependant très fier — qu'il désirait faire remettre à neuf à la ville. Le cheminot, qui ne se méfiait pas, tendit le bras pour le cerceau habituel, et eut presque le bras cassé.

Une telle serviabilité entraîne de la reconnaissance. Lorsque, par exemple, les mécaniciens Boyd Crune et Earl Simpson descendirent un jour d'un train de marchandises près de Cantwell, l'an dernier pour aller chasser le mouton sauvage, ils s'aperçurent qu'une automobile leur serait nécessaire.

Un homme qu'ils ne connaissaient pas, apprenant qu'ils appartenaient au chemin de fer de l'Alaska, leur offrit promptement la

Ce pont se trouvant à la borne milliaire 199 ayant été enlevé par les eaux, les mécaniciens des équipes d'urgence sont venus travailler de nuit à la lumière des projecteurs.





Ces poseurs inspectent une section de voie dangereusement gelée. Il y a quelques années, les trains furent retardés de trois jours en Décembre, par un ensemble de neige fine, de glace et de froid extrême qui arrêta toute circulation sur la ligne.

sienne. « Vous pouvez me déposer à mon travail et garder la voiture toute la journée, leur dit-il. En revenant cet après-midi, passez prendre mes enfants à l'école et ramenez-les à la maison, cela suffira. »

Afin de continuer à donner aux contribuables américains cette contre-partie sans précédent de leur argent, ces fonctionnaires de la terre des aurores boréales ont à surmonter des obstacles météorologiques fantastiques. Leur chemin de fer force sa voie depuis le port dégagé de glace de Sewars, sur le Pacifique, presque jusqu'au Cercle Arctique, une région où les températures varient entre plus de 35 °C en été jusqu'à 58 °C au-dessous de zéro en hiver. Les Blancs ne peuvent pas supporter des froids d'hiver aussi mordants et doivent être remplacés par des Esquimaux et des Indiens. De même que le sang humain, l'huile des machines se ralentit dangereusement. Le métal devient cassant comme du verre. La traction des locomotives diminue tellement de puissance qu'une machine de train de marchandises arrive parfois à ne plus tirer que 60 % de sa charge normale. Même les freins pneumatiques gèlent si on ne leur ajoute pas de l'alcool.

Sur la moyenne de toute l'année, les plus grandes difficultés sont causées par les tronçons à niveau sur lesquels les brillantes locomotives diesel bleues et jaunes passent sur le « perma-frost » (gel permanent)... une couche de glace profonde de plus de 760 m et vieille de 25 000 ans en certains endroits. Dans celle-ci, les équipes de réparation doivent « creuser » avec de la vapeur sous pression au lieu de prendre des pics et des pelles. Pendant l'été, les remblais et banquettes en gravillon posés sur ces sections emmagasinent de la chaleur sous un

soleil qui brille presque pendant 24 heures sur 24. Le remblai s'enfoncé alors comme un tisonnier brûlant posé sur un pain de glace, et il faut en rajouter des milliers et des milliers de tonnes.

Il n'est pas inhabituel de rencontrer des équipes d'hommes de la voie travaillant contre la montre à travers les longues nuits polaires afin de préparer la voie pour un train annoncé. La terre en voie de congélation ne peut se dilater que dans un seul sens : vers le haut. Résultat : Des « bosses de gelée » font gondoler les rails. Pour corriger cette condition, les hommes d'équipe enfoncent de grosses cales d'épaisseur en bois entre l'acier et les traverses. Certaines de ces cales peuvent avoir jusqu'à 20 cm de hauteur. Les rails ainsi surélevés sont maintenus en ligne droite au moyen de tiges d'accouplement et de brides de serrage.

Un travail déjà aussi assommant devient encore plus spécialement décourageant lorsqu'une nouvelle gelée décale complètement les rails de nouveau, peut-être la nuit suivante. L'ouvrier, consciencieux, reviendra cependant toujours à son travail. Il sait que les familles alaskanes — le gouvernement des Etats-Unis lui-même — comptent sur lui pour que la ligne reste ouverte. L'Alaska n'est desservi par aucun autre chemin de fer.

La gelée joue encore bien d'autres tours. Elle soulève les poteaux télégraphiques, les piles de pont, et même les soubassements en béton, en les faisant sortir directement du sol, à moins que des précautions spéciales ne soient prises. Lorsque la glace commence à se former, elle adhère au poteau ou à tout autre objet à son point de pénétration dans la terre. Cette adhérence est si forte que,

(Suite page 111)

C'est en Alaska qu'est exploitée la voie ferrée la plus difficile

(Suite de la page 22)

lorsque la température continue à baisser et que la croûte de glace s'épaissit en s'élevant, elle soulève sa victime avec elle, quelle que soit la profondeur à laquelle elle ait été installée.

Les hommes du chemin de fer de l'Alaska combattent cette action en interposant du gravier tamisé entre la terre et les fondations. La terre en voie de congélation peut ainsi glisser contre ces dernières sans leur adhérer. Une autre technique, utilisée pour les poteaux des lignes de communication, consiste à confectionner des bases en trépied, dont les trois branches ne sont que légèrement enfoncées dans le sol.

« L'inondation annuelle du Lac Georges » est aussi un phénomène naturel avec lequel il faut compter. A quelque 55 km au Nord d'Anchorage, se trouve un vaste champ de glaciers en glissement. Chaque année, ces glaciers se réunissent pour former une « rivière de glace » de 11 km. Cette avalanche blanche et rampante (qui atteint parfois 90 m de hauteur) se heurte parfois à une paroi montagnaise verticale encore plus haute. Lorsque ceci se produit, le trop-plein du Lac Georges se trouve bloqué.

Une action de déclenchement se produit lorsque le lac en crue atteint un certain niveau. L'énorme barrage de glace, peu à peu envahi et miné par l'eau, cède soudainement. Des masses de neige glaciaire s'écroulent et basculent, emportées par les eaux déchaînées dans un chenal qu'elles creusent et écrasent de leurs propres mouvements. Un kilomètre cube d'eau débordante est lancé à toute allure en direction de la ligne, qui se trouve à quelque 25 km de distance. Les voies sont immédiatement inondées, en dépit du fait que de nouveaux ponts aient été construits et que les anciens aient été surélevés.

Les communications ont une importance vitale dans le Grand Nord, où des kilomètres et des kilomètres de lignes téléphoniques ou télégraphiques du Chemin de fer de l'Alaska sont régulièrement victimes de la « rosée argentée », une variété de glace formée par une dérivation d'air chaud provenant du Pacifique en traversant les cols de montagne. Lorsque de la neige tombe à travers cette couche atmosphérique chaude, des globules de « glace liquide » se forment et adhèrent aux fils des lignes. Ce poids additionnel arrive à faire tomber les fils à terre, bien qu'ils soient posés sur un nombre de poteaux trois fois supérieur à la normale.

Le mécanicien Bill Hertz se souvient toujours du jour où un message d'urgence lui fut lancé à Healy à travers ces fils, au cours

**devenez
COMME MOI
le sculpteur
de votre corps**

vous dit Robert DURANTON, Créateur des Cours Athlétiques par correspondance et "Plus Bel Athlète d'Europe". Grâce à ma méthode de **super-développement accéléré** :

JE FERAİ DE VOUS UN AUTRE HOMME

● Nos cours athlétiques par correspondance vous apportent à domicile et à l'insu de tous, le moyen rapide et facile de **gagner du muscle**, de vous façonner en quelques semaines le corps de vos rêves.

En développant considérablement votre force et le volume de vos muscles (biceps + 5 cm., épaules + 12 cm., cuisses + 6 cm.) qui deviendront puissants et harmonieux.

En favorisant l'élimination des toxines et la **suroxygénation de votre sang** dans vos poumons qui doubleront de capacité, ce qui triplera votre souffle.

● Vous y gagnerez simultanément de **l'adresse et de la rapidité dans vos réflexes** et souscrivez à votre corps cette "assurance jeunesse" que seul peut lui donner le jeu quotidien de tous vos muscles assouplis, sculptés et développés au maximum par des exercices progressifs et rationnels, spécialement étudiés pour chacun de nos nombreux élèves.

Que ce soit dans votre travail, le sport ou vos loisirs, la sveltesse et la virilité harmonieuses de votre corps vous rallieront infailliblement tous les suffrages.

Robert DURANTON, CLUB SCULPTURE HUMAINE service 88
30, Boulevard Princesse-Charlotte - MONTE-CARLO
BRUXELLES : 60, Rue Eugène Smits - LAUSANNE : 10, Avenue de Morges
également en Allemagne et en Italie



R. DURANTON
Plus Bel Athlète d'Europe

Faites aujourd'hui même le premier geste pour sculpter votre corps : postez le BON ci-contre, c'est sans engagement

BON GRATUIT

Envoyez m'envoyer, sous pli fermé et sans engagement, votre documentation gratuite « COMMENT AUGMENTER SON CAPITAL FORCE ET SANTE ». (Pli volumineux, joindre 2 timbres pour frais d'envoi.)

NOM
ADRESSE



d'un terrifiant blizzard. Une jeune mère se trouvait être dangereusement malade près d'une mine de charbon voisine. Il faisait 43 °C au dessous de zéro — trop froid pour envoyer un avion. Et il fallait la transporter immédiatement à l'hôpital de Fairbanks, à 180 km de distance.

La voie couvrant ce parcours, très enneigée, avait été dégagée pour ce voyage humanitaire. Hertz se lança à toute vitesse, ne remorquant qu'un fourgon de queue derrière sa machine à vapeur. Des hommes d'équipe enfournaient sans arrêt du charbon dans le petit poêle du fourgon, tandis que le mari de la malade et un médecin prenaient soin de celle-ci.

Un peu plus de deux heures plus tard, le convoi arriva à Fairbanks, la locomotive ayant l'aspect d'un massif bloc de glace. La jeune mère fut transportée d'urgence à l'hôpital. Et elle y mourut, tandis que les cheminots, glacés eux-mêmes, serraient leurs poings de désespoir. Ils avaient été appelés trop tard.

De grandes portes de bois sont utilisées pour empêcher certains tunnels humides de se refroidir. Sans cela, l'eau glaciaire qui dégoutte constamment à l'intérieur pourrait tourner subitement en glace et faire dérailler le train suivant. Pendant un certain temps, des équipes d'entretien permanentes firent circuler de la vapeur de réchauffage à l'intérieur des tunnels, au moyen de génératrices de vapeur spéciales fonctionnant près des entrées, mais cette méthode se révéla trop coûteuse.

Les ours — des gros — sont une apparition courante. De temps à autre, ils pénètrent par effraction dans les baraques installées le long de la voie pour l'entreposage de couvertures et de vivres de secours à l'intention des trains éventuellement bloqués par la neige. Un groupe de chee-chakos (nouveaux venus en Alaska) s'enfuit un jour de l'une de ces baraques juste au moment où un énorme grizzly argenté, qui avait pénétré à travers une fenêtre, faisait une petite promenade à l'intérieur, avant de repartir paisiblement par le même chemin.

« Quelques-uns de ces chee-chakos eurent le toupet d'écrire à leur député par la suite, me dit en grognant un serre-frein du chemin de fer de l'Alaska. Ils prétendaient que le gouvernement avait mis leur vie en danger. Et pourtant, ce bon vieux gros ours n'avait pas touché la moindre des choses! »

Dans la même veine de philosophie des régions non civilisées, on peut citer l'histoire racontée par l'éditeur de journal Bill Snedden et sa femme, lesquels prirent le train quotidien à destination d'Anchorage pour aller assister à un dîner d'inauguration du service aérien asiatique et européen passant par cette cité.

« C'était une grande occasion pour l'Alaska et toutes les notabilités étaient de la partie, y compris des représentants du Japon et de diverses autres nations étrangères. Ce n'était pas une cérémonie à laquelle vous pouviez

vous dérober. De plus, « là-haut » en Alaska, nous essayons toujours de ne heurter aucun sentiment en nous dérobant ainsi.

« Mais le moment de partir arriva pour nous. Comme nous commencions à nous lever, je sentis que quelqu'un me tirait énergiquement par la veste. « Restez assis, vous ne pouvez pas partir maintenant! » murmura quelqu'un se trouvant à une table voisine.

« Je reconnus l'un des dirigeants du chemin de fer de l'Alaska. « Je suis obligé de partir, lui dis-je. Il nous est impossible de manquer notre train de retour. — Ne vous inquiétez pas, nous assura-t-il, nous le ferons attendre. »

« Et il le fit attendre... pendant plus d'une demi-heure. »

Aujourd'hui, vous pouvez voyager dans les brillants wagons chromés du chemin de fer de l'Alaska jusqu'au cœur même des 1 509 000 km² du nouvel Etat américain. A travers des fenêtres panoramiques spéciales de plus de 1,50 m, vous pouvez admirer confortablement le magnifique mont Mac Kinley, le point le plus élevé de l'Amérique du Nord. Dans l'étendue éternellement blanche de l'effrayante Chaîne Alaskane, vous apercevez d'immenses glaciers, de rapides torrents à truites et des lacs placides auprès desquels viennent paître des orignaux et des caribous. Ces animaux semblent être aussi calmes que du bétail domestique, mais sont cependant toujours prêts à fuir l'énorme ours brun de l'Alaska, l'animal carnivore le plus grand du monde, qui arrive à peser plus de 900 kg et peut mordre l'écorce d'un arbre à plus de 3,50 m au-dessus du sol.

Le puissant train glisse auprès de vieux bateaux à vapeur fluviaux en train de pourrir, souvenirs de l'époque de la ruée vers l'or; de villages indiens d'où émergent des mâts totémiques; de cabanes d'ermite recouvertes en mottes d'herbe, auprès desquelles se voient des caches de nourriture montées sur pilotis, hors d'atteinte des bêtes sauvages affamées.

En Alaska, même les plus importants trains de voyageurs s'arrêtent à midi, et tout le monde descend pour se réconforter d'un solide déjeuner chaud, à la façon des vieux prospecteurs endurcis, dans l'un des bâtiments élevés le long de la voie. Les cheminots en bleus de travail mangent tranquillement aux mêmes tables en bois mal dégrossi que les touristes étonnés qui ne comprendront peut-être jamais très bien pourquoi ces hommes font toutes les choses qu'ils font pour autrui en dépit des plus terribles difficultés et inconvénients.

Anton Anderson, un homme aux cheveux argentés qui est l'énergique maire actuel d'Anchorage, a concouru comme ingénieur à la construction du chemin de fer. Il était venu de Nouvelle-Zélande pour apprendre ce genre de construction et utiliser ensuite son savoir dans son pays natal. Et il a des souvenirs encore tout frais de cette époque héroïque.

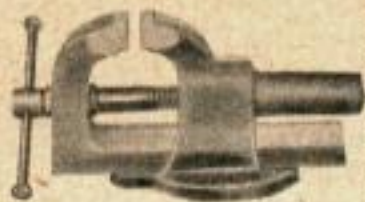
Suggestions...

Cadeaux...

ÉTRENNES UTILES

ÉTAU 4,5 kgs

Mâchoires :
larg. 90, ouvert. 110



TOUT ACIER

ENCLUME
d'établi 2,7 kgs



BASE-AGRAFE 1 kg

EN FACILITANT LEUR EMPLOI
ET POUR TOUS USAGES

INDISPENSABLES A TOUS

Chez votre quincaillier habituel ou
Demandez la documentation et tarif MP aux
USINES et ACIÉRIES de SAMBRE et MEUSE
45, AVENUE MARCEAU - PARIS-16^e
TÉL : : ELY 64-77 - 3 LIGNES

Amateurs, Professionnels

Construisez vous-même

**LUNETTES
MICROSCOPES ETC**

facilement montables & démontables



PHILOPTIC

50 instruments d'optique de qualité pour le
prix d'un seul

CRÉATION **SRPI**

Envoi gratuit de la notice P sur demande à
SOCIÉTÉ DE RECHERCHES ET PERFECTIONNEMENTS INDUSTRIELS
87, av. du Président Wilson, PUTEAUX (Seine)
LON. 20-10

ODÉON-PHOTO

vous propose son

CATALOGUE

GUIDE INDISPENSABLE

Jouets Scientifiques

... ET

15 PAGES

Offrant un choix sélectionné de

JOUETS ÉDUCATIFS

MECCANO - DINKY TOYS

TRAINS MINIATURE

MODÈLES RÉDUITS EN

PLASTIQUE... que vous pour-

rez monter vous-même...

BON DE COMMANDE

COLIS STANDARD

COLIS STANDARD

formule idéale

CADEAU



Réunissant les éléments
utiles d'un ensemble

PHOTO-CINÉMA

ACCESSOIRES

à des prix... très étudiés

**BON
GRATUIT**

Nom :

Adresse :

...ici nom et adresse à retourner à **ODÉON-PHOTO, 110 B^d ST GERMAIN PARIS VI**

« Les hommes utilisaient de simples outils à main dans des conditions d'isolement presque impossibles, rappelle-t-il. Ces anciens manœuvres venaient tout juste de finir de construire le premier chemin de fer transcontinental américain et connaissaient leur métier. »

« C'étaient de vrais hommes, dit fièrement Anderson. En 1917, nous en avons envoyé deux mille dans le dangereux « Turnagain Arm », une zone dans laquelle ils terminèrent en cinq mois un travail qu'il serait aujourd'hui impossible d'exécuter dans le même temps. Nous les débarquions avec des bateaux à fond plat, et le lendemain matin ils commençaient à réclamer bruyamment des piquets de nivellement. Aujourd'hui, il nous faudrait tout d'abord leur établir un camp, demander l'approbation des services sanitaires, puis mettre en place de lourds compresseurs d'air pour actionner leurs perforatrices.

« Nous donnions nos tickets de repas à « Alaska Nellie », rappelle Anderson. Une femme élancée et pittoresque au langage très coloré, qui déplaçait ses cantines vers l'avant en même temps que nous sur les rugueuses routes de terre et sur les rivières gelées tandis que nous, nous « poussions l'acier » toujours plus profondément dans ces régions sauvages. Une centaine d'hommes s'asseyaient parfois en même temps à ses tables. Elle savait chasser et conduire ses attelages de chiens aussi bien que les meilleurs hommes, bien qu'elle eut été une fois profondément mordue par un gros ours. »

Les Chambres législatives américaines étaient obligées de construire le chemin de fer de l'Alaska. Elles avaient acheté le territoire en 1867, et l'accès à l'intérieur devenait de plus en plus important en tant que mesure de défense nationale (sans compter les possibilités presque illimitées de l'Alaska en ce qui concerne les richesses minières, agricoles et forestières, ainsi que les pêcheries et la chasse aux animaux à fourrures).

Plusieurs tentatives privées pour l'exploitation ferroviaire de l'Alaska avaient déjà échoué. Le 12 mars 1914, les Chambres américaines autorisèrent le président Taft à faire « tracer, construire et exploiter des chemins de fer en Alaska — d'une longueur de 1 600 km au maximum — et à les relier à un ou plusieurs ports du Pacifique libres de glace. »

Aujourd'hui, lorsqu'un chargement de denrées périssables est transféré en hiver à partir d'un vaisseau amarré au port de Seward, les wagons réfrigérants doivent préalablement être réchauffés pour le recevoir. Et, tandis que le chargement roule vers le Nord, des réchauds au charbon de bois spéciaux l'empêchent de se congeler.

Le printemps amène encore de nouvelles difficultés. Lors de la débâcle, des quantités de blocs de glace descendent les rapides rivières en flottant sur celles-ci. En certains endroits, des glissements de boue se produisent lorsque les pentes des moraines gla-

ciaires se dégèlent. Des tonnes de rocs et d'argile détachées par le dégel viennent basculer sur le remblai. En 1947, une montagne tout entière s'effondra à la borne milliaire 351. Le remblai de la voie dut être réfectionné, par endroits, sur une épaisseur de plus de 6 mètres.

D'imprévisibles tempêtes de vent sont une autre menace. Certain printemps, entre Portage et Whittier, le train de marchandises du conducteur Bob Dorf était en train d'émerger d'un tunnel lorsqu'une fantastique bourrasque emporta au loin trois wagons couverts chargés, en arrachant les rails sur une longueur de 45 m. Personne ne fut blessé.

Commencé en 1915, le chemin de fer de l'Alaska fut terminé en 1923. La première guerre mondiale réduisit la main-d'œuvre de moitié, et fit augmenter le prix du travail et des matériaux au point de faire monter le coût de la construction à 36 milliards de francs, soit plus de deux fois le montant du devis original. Pour des raisons politiques, affirment certains, les constructeurs de la ligne héritèrent d'une quantité de matériel inutile provenant de Panama (où le gouvernement américain exploite un deuxième chemin de fer, de petite importance). A certain moment, ils se trouvèrent en face de vingt-trois sortes de rails différentes, parmi lesquelles un lot de vieil acier Krupp provenant d'Allemagne.

C'est le président Harding qui aurait enfoncé le « crampon d'or » traditionnel de la fin du travail — trop tôt — sur le pont de Nenana. Il n'y a que cent dix jours par an qui soient exempts de gelée en Alaska, et ceci imposait la mise en place de traverses sur le sol gelé. Ces traverses s'affaissèrent au passage des premiers trains. Il est impossible de redresser un rail plié dans le sens vertical, et les Alaskans continuèrent donc à sauter sur cette « tôle ondulée » pendant de nombreuses années qui suivirent.

Une subvention additionnelle de 30 milliards de francs a permis depuis lors de moderniser complètement cette route d'acier vers le soleil de minuit. Les rails sont plus lourds, les remblais plus larges. La compagnie compte maintenant 1 200 wagons de marchandises au lieu de 100. Ce sont les marchandises qui produisent le revenu principal. L'an dernier, le chemin de fer de l'Alaska a réalisé un bénéfice de 400 millions de francs, déduction faite des frais d'exploitation. De tels bénéfices annuels ne comportent cependant aucune déduction pour l'amortissement du prix de construction d'origine et des frais d'améliorations subséquents.

« Vous n'enverriez pas un navire de guerre de la Marine nationale au Groenland en espérant que l'équipage pêche assez de poissons pour payer les frais de fonctionnement du bateau. » Telle est la façon dont Anton Anderson justifie cette absence d'amortissement. « Le chemin de fer de l'Alaska a été conçu en tant que mesure de

défense et de moyen de mise en valeur d'un territoire. »

Il n'existe pratiquement aucune industrie en Alaska, et les lignes d'approvisionnement y restent longues et coûteuses. La plus grande quantité des carburants, combustibles et matériels continue toujours à y arriver par mer. Le chemin de fer de l'Alaska, de même que les lignes aériennes et routières qui lui font concurrence, souffre surtout d'être une route « à sens unique », avec très peu de « transport en retour ».

L'Alaska reste cependant un grand Etat américain ; il a un besoin constant de machinerie lourde pour les camps de construction et d'exploitation minière et pour les énormes installations de dragage de l'or. Cette machinerie ne peut être transportée que par fer. Il est donc peu douteux que cet impressionnant chemin de fer qui fut le premier à ouvrir réellement l'Alaska à la civilisation continuera à fonctionner pendant un long temps encore.

Et ceci convient parfaitement aux Alaskans, qui lui conservent toute leur reconnaissance.