

saire. Si on les en croyait, il faudrait penser que le Souverain Pontife a voulu condamner tout progrès, toute civilisation et toute liberté. Ce qu'il a condamné c'est la civilisation et le progrès au nom desquels on foule aux pieds les droits de l'Eglise et on sape les fondements de l'ordre social et politique.

L'Eglise a toujours été l'amie, la protectrice du véritable progrès, de la vraie civilisation; son histoire en fait foi; et loin de repousser les institutions libérales dans l'ordre politique, les souverains pontifes les ont acceptées et cherché à les introduire dans leurs états: exemple, Pie IX en 1848.

Et à ceux qui disent que l'Eglise est ennemie du progrès matériel, l'abbé Paquet répond ainsi:

« Ici, encore, messieurs, l'Eglise n'a pas besoin de se reconforter; elle n'est point l'ennemi du progrès matériel bien entendu. Aux hommes qui placent la fin dernière de l'homme dans le progrès matériel, dans les richesses et les jouissances, elle dit: anathème; ce qui ne l'empêche pas toutefois d'applaudir aux heureuses découvertes, à tout ce qui tend à alléger les souffrances de l'humanité, et à lui rendre la vie moins amère. »

Il cite Saint Thomas qui a écrit des pages admirables pour enseigner aux princes comment la richesse et un certain luxe sont nécessaires à la gloire et au bonheur des nations, comment aussi ils doivent s'appliquer à procurer à leurs sujets le confort et la prospérité matérielle.

« L'Eglise, dit-il, applaudit aux moyens et aux procédés légitimes inventés pour le réaliser, et pour donner à l'homme une plus grande somme de jouissances honnêtes. »

« Ecoutez son langage, lorsqu'elle bénit le navire qui bientôt quittera le port pour aller, soit au levant, soit aux Iles lointaines, chercher les riches soies, les étoffes éclatantes, les fruits délicieux, les aromates et les parfums précieux: »

« Seigneur, exaucez nos supplications, et de votre main droite, d'où déborde la sainteté, bénissez ce navire et tous ceux qu'il portera, comme vous avez daigné bénir l'arche de Noé flottant sur les eaux du déluge; présentez-leur, Seigneur, votre main comme vous l'avez présentée au bienheureux Pierre marchant sur la mer; et envoyez du haut des cieux votre saint ange pour le délivrer et le préserver de tout danger, avec tout ce qu'il contiendra; faites que vos serviteurs, exempts de tout malheur, atteignent toujours par une tranquille navigation le port désiré, et qu'après avoir terminé heureusement toutes leurs transactions, ils reviennent avec beaucoup de joie à leur patrie. (1) »

« Cette prière et cette bénédiction valent à elles seules toute une démonstration. »

« Lorsque les deux mondes furent mis en communication par le télégraphe sous marin, l'Eglise manifesta une joie extraordinaire, et célébra par de saintes réjouissances cette grande conquête de l'esprit humain. Les cloches de ses temples s'ébranlèrent et remplirent les airs de leurs sons éclatants, tandis que le chant solennel de l'hymne des grandes actions de grâces remplissait les voûtes sacrées. »

« Mais enfin, vous devez admettre que l'Eglise est contre les chemins de fer, et que les catholiques les ont en horreur. Il ne faut pas confondre l'Eglise et les catholiques, avec quelques défenseurs nuisibles de la vérité qui ne sont ni l'Eglise ni les catholiques. Dans ses bénédictions jamais la religion n'a déployé plus de poésie et de splendeur que dans celles des voies ferrées, de leurs wagons et de leurs charriots de feu. »

« Devançons par la pensée le moment heureux où le chemin de fer du Nord devra relier notre vieille cité de Québec avec la riche métropole du Canada, et où le sifflet bryant des locomotives réveillera les échos endormis de notre ville. Vous verrez la foule impatiente et curieuse se presser au lieu du départ; puis, si toutefois on en témoigne le désir, notre pontife vénérable, accompagné de son clergé, ira, au son des fanfares retentissantes, bénir cette œuvre de progrès moderne, et demander à l'auteur de tous les dons d'écarter tous les malheurs, tous les accidents. Voici les paroles ravissantes que l'Eglise mettra sur ses lèvres: »

« Dieu tout-puissant et éternel, qui avez créé tous les éléments pour votre gloire et pour l'utilité des hommes, daignez, nous vous en supplions, bénir ce chemin de fer et ses accessoires et les conserver par votre bénigne Providence, afin que pendant que vos serviteurs s'avancent avec rapidité dans leur voyage, ils marchent dans votre loi, courent dans la voie de vos commandements et puissent parvenir heureusement à la patrie céleste. »

Le savant professeur dit qu'il n'a pas traité complètement la question du libéralisme, qu'il aurait fallu, peut-être, la considérer dans ses rapports avec l'enseignement, la presse, la célébration du mariage, etc., mais il croit que les principes qu'il a posés suffisent pour indiquer le chemin de la vérité aux hommes de bonne foi. Il ajoute qu'il reste toujours au bon catholique qui craint de tomber dans l'erreur, un moyen sûr et facile d'éviter les écueils du libéralisme, c'est de suivre les enseignements de l'Eglise, d'obéir aux chefs que Dieu lui a donnés, aux évêques. Sans doute ces évêques peuvent se tromper, mais alors les fidèles doivent en appeler à l'autorité suprême où ils seront sûrs de trouver la vérité.

« C'est ainsi, » dit-il, « qu'étroitement unie avec l'archevêque de Québec, son visiteur, et par là même avec le siège de Pierre, « l'Université Laval accomplira courageusement sa tâche, travaillant selon la mesure de ses forces, à conduire la jeunesse canadienne dans les véritables voies du progrès et de la civilisation, sans être exposée à tomber dans le libéralisme. »

Comme le savant abbé l'a dit lui-même, ses leçons sur le libéralisme auraient pu être plus complètes, mais il n'a voulu poser que des principes, des jalons pour ceux qui cherchent la vérité. Il a plutôt dit ce que l'Eglise rejetait dans le libéralisme que ce qu'elle acceptait, il a été prudent, et il a eu soin de dire que le devoir d'un catholique, quand il est dans l'embarras, est de se soumettre à l'enseignement de l'Eglise. Il a su faire aussi une distinction utile entre le principe et l'application, entre l'ordre spirituel et l'ordre purement politique ou matériel, entre ce qui est de foi et ce qui est laissé à l'opinion

des hommes. Et quand il a dit que le souverain pontife lui-même a cherché à rendre l'administration des affaires publiques, dans ses états, plus libérale, à donner au peuple une plus grande part dans le gouvernement, il a fait voir que l'Eglise n'est pas antipathique à une certaine liberté bien comprise.

Nous espérons que, quelque jour, M. l'abbé, développant davantage les principes qu'il a posés, poussera plus loin l'examen du libéralisme en rapport avec la presse, la législation et la politique, surtout sous un gouvernement comme le nôtre.

L. O. DAVID.

EN ROUTE POUR LE PACIFIQUE.

Dans dix ans, nous aurons l'Intercolonial, le chemin de fer du Nord, le chemin de Montréal à St. Jérôme, le chemin du Pacifique, qui ne nous coûtera guère que la bagatelle de cent millions, et cinq ou six autres petits chemins, tous plus ferrés les uns que les autres.

Il est évident que si nous continuons de la sorte, nous irons loin, plus loin que la France, plus loin que l'Angleterre, plus loin même que la Prusse, qui est loin d'avoir pour s'ébattre, autant d'espace que nous.

Mais nous aurons peine à devancer les Etats-Unis en quoi que ce soit. Nous avons eu beau faire diligence, nous hâter, nous taxer, nous re-taxer, ces diables de yankees ont songé avant nous à se mettre en relation avec le Pacifique.

Aujourd'hui, ils ont un chemin qui les mène droit en Californie, et nos députés de la Colombie, s'ils n'avaient pas cette route pour se rendre à Ottawa, ne seraient jamais arrivés à temps pour proposer l'adresse en réponse au discours du trône. Cet excellent M. Nathan, si pétillant de vivacité, d'entrain, de bonne et heureuse jeunesse, car il n'a que vingt-sept ans, n'aurait jamais pu nous rendre le service qu'il nous a rendu, de concert avec M. Carter, au commencement de la session, sans le chemin du Pacifique de MM. les Yankees.

Mais, l'on aurait tort de croire qu'il est toujours aisé de se rendre au Pacifique. Les Américains, qui nous ont précédés, ont eu naturellement à faire l'expérience des premières épreuves. Elles sont rudes, chers lecteurs. Il est vrai qu'on n'y est exposé qu'en hiver, mais lorsqu'on songe que dans notre cher et bienheureux pays l'hiver ne dure pas moins de quatre à cinq mois, on y trouve encore matière à d'assez amères réflexions.

Du reste, nous ferons connaissance avec toutes ces misères, quand nous aurons notre Intercolonial, et notre propre Pacifique; et ce sera bientôt.

Pour le moment, je tiens à vous faire connaître ce que les voyageurs ont eu à endurer, l'hiver dernier, sur le chemin du Pacifique. J'ai en mains quelques notes qui vont vous édifier à ce sujet.

D'abord, vous vous rappelez, chers lecteurs, que les ouragans ont été extrêmement violents, et assez fréquents, entre le Colorado et Wyoming, d'une part, et le Kansas et la Nebraska, de l'autre. Ici, je laisse parler mes notes:

Les vents ont soufflé, en certaines occasions, avec une impétuosité inouïe, et la neige est tombée sur un espace assez vaste pour que la circulation en ait été totalement interceptée pendant plusieurs jours. Des trains de chemins de fer ont été bloqués, et plus d'un pauvre émigrant qui cherchait à pied sa route vers l'Ouest, surpris par la tempête, a trouvé la mort dans les neiges. La plus violente de ces tempêtes a eu lieu le 21 décembre dernier, et ceux qui en ont éprouvé les effets ne les oublieront pas de sitôt, dit le journal américain. La neige, fouettée par le vent, s'était amoncelée à de grandes hauteurs, et formait contre le versant de certaines montagnes des murailles, qui avaient la solidité de la glace et qu'il aurait été très-difficile de percer. Des voyageurs partis de San Francisco par le chemin de fer n'ont atteint Chicago qu'au bout de vingt jours.

Dans une certaine partie de la route, près de Sherman entre autres, les trains ne parcouraient pas plus de quatre milles en vingt-quatre heures, et l'on a vu quatre d'entre eux, à destination des Etats de l'Est, arrêtés en même temps presque sur le même point. Ces trains contenaient plus de 800 voyageurs, dont quelques-uns étaient arrivés de la Chine et du Japon par le steamer-poëte du Pacifique. Représentez-vous la surprise des étrangers débarqués des pays du soleil et tombant tout à coup au milieu de pareilles tempêtes de neige; les trains de marchandises, on le devine, n'ont pas été plus heureux que ceux qui transportent les voyageurs. Plus de deux cents wagons abondamment chargés avaient été garés à la fois des voies transversales, en attendant une occasion pour passer outre; en même temps une quantité énorme de marchandises en transit, de quoi remplir près de quatre cents chariots, encombraient la gare d'Omaha.

Les Américains, qui ne sont pas habitués à de tels retards, soupirent après le moment où le voyage d'hiver sur le railway Pacifique s'effectuera avec autant de facilité et de rapidité qu'en toute autre saison de l'année. Ils ne se souviennent déjà plus du temps où l'on employait trois semaines, un mois ou même davantage pour aller des côtes de l'Océan Atlantique à celles de l'Océan Pacifique à travers tout le continent américain.

Aujourd'hui, grâce au chemin de fer du *Central Pacific*, la voie ferrée la plus vaste qui existe dans le monde, que nous ferons connaître prochainement dans un article plus détaillé, on va de New-York à San Francisco, et vice-versa, en moins de huit jours. La distance est de 3,250 milles anglais. Le voyage s'effectue par Chicago ou Saint-Louis, puis à travers le Kansas, Nebraska et Omaha, l'immense territoire des prairies, de là, par la région de l'Utah et l'Etat de Nevada, jusqu'à Sacramento et enfin jusqu'à San Francisco. Les wagons employés sur cette ligne, les fameux *sleeping-cars*, système Pullmann, sont aménagés de la façon la plus commode et la plus confortable; chauffés au moyen de tuyaux qui passent sous chaque voiture, ils sont munis de doubles fenêtres et la ventilation y est excellente. C'est ce que nous apprend une correspondance de la *Gazette d'Augsbourg*, qui traite le même sujet.

Aussi, le journal allemand prétend-il que les gens emprisonnés dans les neiges sur la ligne du Pacifique, n'ont pas souffert autant qu'on pourrait le croire au premier abord.

Les voyageurs avec femmes et enfants, qui, par suite de l'ouragan et de la tempête, ont été forcés de passer trois jours dans les prairies, trouvaient dans les wagons des lits bien chauds; ils ne manquaient de rien, bons mets et bons vins, car toutes les précautions avaient été prises d'avance. Dans ces occasions, les trains sont remorqués par trois locomotives dont la première est armée d'un chasse-neige de onze pieds de haut sur autant de large, en chêne, avec plaque en fer; en

outre, un wagon accompagne toujours le convoi, avec un approvisionnement de pelles et d'autres outils non moins nécessaires. N'oublions pas d'ajouter que les conducteurs du train sont munis de petits télégraphes de poche, qu'ils peuvent mettre en communication avec les fils télégraphiques, ce qui leur permet d'avertir les stations les plus éloignées sur les deux côtés de la ligne, et de demander du secours.

Une autre singularité de ce chemin du Pacifique, ce sont les hangars ou appentis dressés de distance en distance, sur un certain espace, contre l'accumulation des neiges, les éboulements, et même les avalanches, ce qu'on appelle les *snow-sheds*. Le journal américain illustré *Harper's Weekly*, auquel nous empruntons une partie de ces détails, en donne un dessin curieux; le *snow-plow* ou *chasse-neige*, y est également représenté. Cette année, les hangars ont presque succombé sous le fardeau qui les accablait. Ces constructions sont uniques dans leur espèce, dit un voyageur qui a fait ce long trajet en chemin de fer, M. R. Schlagintweit. Destinées à arrêter les masses de neige qui, sur les hauteurs de la Sierra-Nevada, s'accumulent parfois à une hauteur de 15 pieds, et qui entravent la circulation et le trafic, elles consistent en une rangée d'arbres aux troncs gigantesques, pins et sapins, tels que l'Amérique seule en produit dans les régions de la Sierra-Nevada, de l'Orégon, et aux alentours de la baie de Puget-Sound, à l'extrémité nord-ouest du territoire de Washington.

Les arbres sont fichés en terre à un intervalle, tantôt de quelques pouces seulement, tantôt de plusieurs pieds, selon les localités. Le toit est formé de grosses poutres ou de planches épaisses qui ne sont pas, comme bien on pense, posées à plat mais inclinées, de sorte que les neiges ne peuvent y séjourner par masses ni les avalanches qui descendent des hauteurs y causer de sérieux dommages. On se souvient encore, à Strong-Canon, à environ trois milles à l'est de la station de Summit, d'une avalanche qui se détacha des montagnes, il y a deux ans (21 février 1870), écrasa un de ces abris d'une hauteur d'une centaine de pieds, et intercepta la voie, qui ne fut dégagée qu'au bout de douze heures, à l'aide d'une de ces puissantes machines à chasser la neige, dont nous avons parlé plus haut.

La construction de ces abris a coûté 1 million 731,000 dollars. Ils ont une longueur totale de trente-deux milles anglais, et comme ils sont répartis dans une zone assez peu étendue (40 milles anglais), ils interceptent presque complètement la vue du paysage. Les arbres qui en forment les parois étant souvent très-rapprochés, et les poutres qui entrent dans leur composition, étant la plupart du temps recouvertes de planches, ce sont des véritables tunnels que traverse le convoi, dans lesquels le jour a de la peine à pénétrer. A l'ouverture de la ligne, en mai 1869, ces tunnels d'un nouveau genre n'avaient pas, à beaucoup près, l'étendue qu'ils ont actuellement; les parois latérales n'existaient pas; aussi le voyageur pouvait-il jouir des beautés naturelles de la Sierra-Nevada plus complètement qu'il ne le fait à présent.

Mais l'Amérique est le pays des contrastes, et qu'elle n'est pas la surprise du touriste, quand, emporté par la vapeur, à peine sorti des glaces et de la neige des prairies et de la montagne, il se trouve soudain transporté au milieu de jardins et de prés verdoyants. La nature entière, les forêts et les campagnes, à ses yeux déploient la plus riche végétation; il ouvre les fenêtres de son wagon, un air doux et tiède lui souffle au visage; le chant des oiseaux frappe son oreille; aux stations, c'est à qui lui offrira des primeurs; bref, il a suffi de six heures de chemin de fer pour qu'il passe comme par enchantement des rigueurs d'un hiver accompagné de neige et de glace, à toutes les splendeurs du printemps, tandis que les roues de la machine qui l'emporte à toute vapeur conservent encore les flocons de neige qu'elles ont ramassés sur la route.

UN SOLITAIRE.

MONSEIGNEUR THOMAS COOKE.

PREMIER EVÊQUE DES TROIS-RIVIÈRES.

(Suite et fin.)

Il y avait dix-sept ans qu'il faisait le bien dans la ville des Trois-Rivières.

Le diocèse de Québec était devenu trop peuplé, il fallait le diviser. Le choix du nouvel évêque ne fut pas difficile à faire, tous les regards se portaient naturellement sur le vénérable curé des Trois-Rivières. Un sermon très remarquable qu'il fit à Ste. Anne d'Yamachiche, en lui attirant l'admiration de ses confrères, avait contribué à rendre le choix encore moins douteux. Il fut en effet nommé évêque du nouveau diocèse des Trois-Rivières par un bref de Pie IX, le 8 juin 1852, et consacré sous ce titre, dans l'église paroissiale des Trois-Rivières, le 18 octobre 1852 par Mgr Turgeon, archevêque de Québec, assisté des évêques de Montréal et de Tloa. Et, le même jour, aussi, il prit possession solennelle de son évêché. Tout le monde était heureux de cette nomination. Son peuple dignité lui attira un respect plus grand et une obéissance plus aimable pour pouvoir l'aimer davantage, mais sa nouvelle entière. Les protestants eux-mêmes étaient joyeux au jour de son sacre, car ils l'avaient tous en grande estime et vénération. Pendant son épiscopat, le Rév. J. S. Wood, ministre de l'église anglicane, lui rendait de fréquentes visites, et le consultait sur la manière de conduire sa congrégation. Une année, il alla même jusqu'à imposer le carême à ses ouailles, à la suite d'un entretien qu'il avait eu avec lui sur la pénitence.

Jamais évêque ne fut plus entier à son ministère que Mgr Cooke; il ne vivait que pour cela, et ne semblait pas avoir une pensée ni une aspiration étrangère.

Pour les premiers temps de son épiscopat, il avait fait venir de Québec un secrétaire expérimenté, (1) il avait lui-même une grande expérience dans les affaires épiscopales, et ainsi tout marcha dès les premiers jours comme si le diocèse avait été fondé depuis vingt ans.

Mgr Cooke assista en personne à nos trois premiers conciles provinciaux, et il se fit représenter au quatrième par son coadjuteur, Mgr Lafèche. Nous ne savons quel rôle il a joué pendant ces diverses conciles; mais nous pouvons dire, sans crainte de nous tromper, qu'il comprenait peu de chose aux questions qui passionnent tant les esprits aujourd'hui.

Il n'avait pas du tout la manie de fouiller toute une législation pour découvrir des empiètements ou du gallicanisme. Quelque temps avant l'ouverture de l'un de nos conciles, un de ses prêtres lui disait: Monseigneur, il me semble qu'il y a dans cette législation des articles qui sont contraires aux libertés de l'église. Le bon évêque se prit à sourire: s'il en est ainsi, les autres évêques auront dû s'en apercevoir, il, en parle-

(1) Hamelin.