

frages ont appelé à la direction des affaires des hommes connus par leur fidélité aux idées libérales. Neuchâtel lui-même s'est exécuté : son corps législatif a voté à l'unanimité le paiement des 300,000 francs exigés par la Diète. La seule résistance qui se manifeste encore, bien que sourdement, à la marche des choses, vient de la diplomatie. On assure, en effet, que les envoyés d'Autriche et de Prusse sont arrivés à Bâle pour y rallier M. de Bois-le-Comte et conférer avec lui sur ce que les puissances auront éventuellement à faire.

Piémont.—Les démonstrations populaires qui l'accompagnent depuis quelque temps dans tous ses voyages, dans toutes ses promenades, paraissent affirmer Charles-Albert dans son œuvre de réforme. Un édit en date du 15 décembre, lequel réduit de 5 à 4 centimes le droit de timbre pesant sur les journaux, est surtout remarquable par ses considérants. « La conséquence, y est-il dit, de cette honnête liberté d'écriture accordée par les patentes royales du 30 oct., devant être l'établissement de nouvelles feuilles politiques dont la consolidation serait entravée par le timbre actuellement existant, S. M. ne veut pas que les intérêts financiers portent obstacle à la liberté susdite, etc. »

ETATS-ROMAINS.—A Rome, le parti rétrograde semble avoir repris le dessus momentanément, il faut l'espérer. C'est lui qui a dicté au gouvernement des paroles de blâme en réponse aux manifestations d'un peuple enthousiasmé des succès qu'ont obtenus les libéraux en Suisse. Une brochure rédigée dans les vues officielles, ayant paru à cette occasion, a été brûlée publiquement aux applaudissements de la garde civique elle-même. Mais le désordre a été plus loin. Une partie de la foule voulait se porter sur l'imprimerie d'où cet écrit était sorti pour la réduire en cendres ; le quartier des Transteverins était surtout le foyer d'une grande agitation. Il a fallu, pour rétablir la tranquillité, que le cardinal Ferretti intervint lui-même avec les carabinieri. On ne laisse pas que de soupçonner certains hommes de l'ancien régime d'être les fauteurs de tous ces troubles. Ou prétend-on en arriver en travaillant de la sorte à désunir le peuple et le souverain ?—Ferrare n'est pas encore évacuée. On avait annoncé la retraite des Autrichiens comme un fait accompli ; mais il paraît que des difficultés, soulevées au dernier moment par le feld-maréchal Radetzky, retardent encore l'accomplissement des conventions que l'on s'accordait à considérer comme arrêtées.

AVIS IMPORTANT

Le commencement d'une année étant une époque favorable pour prendre un abonnement à la Revue Canadienne et à l'Album Littéraire, avis est donné par les présentes que tous les abonnés, LES ANCIENS COMME LES NOUVEAUX, ont droit aux PRIMES D'ABONNEMENT que nous avons annoncées depuis quelques mois. Ainsi en payant une année d'avance en s'abonnant, six piastres comptant, on a droit et on reçoit

20 ALBUMS POUR RIEN C'est plus que la valeur de l'argent. L'ANNEE 1847 EST COMPLETE. Hâtez-vous de vous abonner, car le nombre des files est limité. 8 janvier.



LA REVUE CANADIENNE

MONTREAL, 25 JANVIER 1848.

MEMBRES DU PARLEMENT ELUS. BAS-CANADA.

- Bellechasse.....Hon A. N. Morin, L.
Berthier.....D. Armstrong, L.
Bonaventure.....Hamilton, L.
Chambly.....Dr. Beaubien, L.
Champlain.....Ls. Guillet, L.
Deux-Montagnes.....Win. Scott, L.
Dorchester.....Lemieux, L.
Drummond.....M. Watts, L.
Huntingdon.....T. Sauvageau, L.
Kamouraska.....Marquis, L.
Lotbinière.....J. Laurin, L.
Leinster.....N. Dumas, L.
L'Islet.....Fournier, L.
Montréal, cité.....L'hon. LaFontaine, L.
Benj. Holmes, L.
Montréal Comté.....André Jobin, L.
Missisquoi.....Proc.-Gén. Badgley, C.
Mégantic.....Hon. D. Daly, C.
Montmorency.....Jos. Cauchon, L.
Nicolet.....Dr. Fortier, L.
Ottawa.....Egan, D.
Portneuf.....A. J. Duchesnay, L.
Québec Cité de.....Aylwin, L.
Chabot, L.
Québec Comté.....Chauveau, L.
Rimouski.....J. C. Taché, L.
Richelieu.....Dr. Wolfred Nelson, L.
Shefford.....L. T. Drummond, L.
Saguenay.....Dr. DeSalles LaTerrière, L.
St. Maurice.....Hon. L. J. Papineau, L.
Sherbrooke, ville.....Col. Gogy, C.
Sherbrooke (Co.).....M. Brooks, C.
Stanstead.....McConnell, C.
St. Hyacinthe.....Dr. Bouthillier, L.
Rouville.....Dr. Davignon, L.

- Terrebonne.....L'hon. LaFontaine, L.
Trois-Rivières.....P. Dumoulin, L.
Verchères.....James Leslie, L.
Vaudreuil.....J. B. Mongenais, L.
Yamaska.....Fourquin dit Léveillé, L.
HAUT-CANADA.
Brockville.....G. Sherwood, C.
Bytown.....Scott, L.
Cornwall.....Sol.-Gén. Cameron, C.
Carleton.....M. Mallock, L.
Dundas.....C. Cryster, L.
Durham.....Jas. Smith, L.
Essex.....Paire, D.
Frontenac.....H. Smith, C.
Grenville.....Leah Barritt, L.
Glengarry.....J. S. McDonald, L.
Haldimand.....David Thompson, L.
Halton.....J. Wettnah, L.
Huron.....Hon. W. Cayley, C.
Hastings.....Hunt, L.
Hamilton.....Sir Allan McNab, D.
Kingston.....J. A. Macdonald, C.
London.....Wilson, C.
Leeds.....W. B. Richard, L.
Lunark.....R. Bell, L.
Lennox et Addington, B. Seymour, C.
Lincoln.....H. Merritt, L.
Middlesex.....W. Nutman, L.
Niagara.....Dickson, C.
Northumberland, Adam H. Meyers, C.
Norfolk.....D. J. Boulton, L.
Oxford.....F. Hincks, L.
Prince Edward.....Stevenson, C.
Peterboro.....G. B. Hall, L.
Prescott.....Thomas H. Johnson, L.
Russell.....G. B. Lyon, L.
Simcoe.....Robinson, C.
Stormont.....Alex. McLean, C.
Toronto, Cité.....H. Sherwood, C.
W. H. Boulton, C.
Waterloo.....A. J. Ferrusson, L.
Wentworth.....Dr. Smith, L.
Welland.....D. McFarland, L.
York, 1rs Ridg.....James H. Pace, L.
York, 2d riding.....J. C. Morisson, L.
York, 3e Riding.....W. H. Blake, L.
York, 4th Riding.....L'hon. R. Baldwin, L.

LE CHEMIN DE FER DU ST. LAURENT ET DE L'ATLANTIQUE.

Nous appelons l'attention particulière des hommes d'affaires, des capitalistes, des propriétaires de tout le monde enfin, sur le long document qui suit. Il renferme des détails intéressants sur la grande entreprise nationale qui doit ouvrir une nouvelle ère de prospérité à cette Province en général et à Montréal en particulier. On se convaincra en lisant ce rapport qu'il n'y a pas d'exagération dans ce qui a été déjà dit des avantages de cette route, et nous espérons que dans la prochaine saison des affaires, tous ceux qui ont à cœur l'avancement du pays, l'encourageront par tous les moyens en leur pouvoir. Nous sommes redevables à la Minerve pour la première partie de ce rapport et les tableaux des recettes et dépenses, etc.

Rapport annuel des Directeurs de la Compagnie du Chemin de fer du St. Laurent et de l'Atlantique. Le rapport soumis aux actionnaires, à leur dernière assemblée générale annuelle, détaille les mesures adoptées par les directeurs, préliminairement à la construction du chemin à faire depuis le St. Laurent près du village de Longueuil, passant par St. Hyacinthe, jusqu'à Acton, distance d'environ 45 milles de cette ville, et qui devait être complété dans l'année 1848, suivant les résolutions des propriétaires, passées dans l'automne de l'année alors écoulée.

A l'époque de cette assemblée il y eut des engagements de faits pour le nivellement du chemin jusqu'à St. Hyacinthe, plus tard jusqu'à Acton, et ensuite jusqu'à Sherbrooke, au gré de la compagnie, quand ses moyens lui permettraient de faire avancer l'ouvrage ; on passa aussi des engagements pour la partie la plus importante du chemin, le pont sur la rivière Richelieu, aux rapides de Belœil.

Avant de prendre possession, il était nécessaire d'acheter le droit de chemin des divers propriétaires de la ligne, pour laquelle, dans ses premiers 50 milles, il a fallu faire des arrangements avec pas moins de 304 individus, à cause de la division du terrain en longues fermes étroites que la ligne du chemin traverse obliquement presque invariablement.

Les directeurs ont cependant le plaisir d'informer la compagnie que sur les 304 cas, 279 ont été réglés et que les contrats de transport du droit de chemin, pour cette étendue sont maintenant dans la possession de la compagnie ; y compris les terrains sur le St. Laurent et à St. Hyacinthe, on est convenu sur les conditions dans les cas qui ne sont pas encore réglés, et il ne reste plus qu'à faire les paiements et à exécuter les actes dans 25, pour que la compagnie ait légalement une pleine possession du chemin depuis le St. Laurent jusqu'à St. Hyacinthe, avec les endroits nécessaires pour les stations le long de la route. Le bureau a ajouté cette tâche difficile aux services ordinaires de l'ingénieur résident, R. T. Bailey, écrivain, et il a tout lieu d'être satisfait de l'habileté et du zèle que ce monsieur a déployés dans son emploi.

Les directeurs réfèrent au rapport du commissaire des terres déposé sur la table, pour le détail de la dépense et de l'achat des terrains et des stations. Relativement au droit de chemin, le bureau doit aussi faire connaître que la compagnie des terres de l'Amérique Britannique, par l'entremise de son commissaire, A. T. Galt, écrivain, s'est engagée à céder à cette corporation, gratuitement, tel terrain de son territoire qui sera trouvé nécessaire au droit de chemin, de dépôts, de stations, etc., à l'exception de la ville de Sherbrooke, et les directeurs saisissent cette occasion d'exprimer leur sentiment de reconnaissance pour ce don généreux et non-sollicité. Plusieurs circonstances se sont réunies pour arrêter l'exécution vigoureuse de l'ouvrage durant la saison passée, ouvrage pour lequel le

bureau avait fait tous les préparatifs nécessaires. Il ne put réussir à négocier un emprunt en Angleterre ; il a éprouvé beaucoup de difficulté pour ses collections dans cette province, et la position hostile prise par les actionnaires d'Angleterre fit perdre au bureau l'espoir d'obtenir une assistance financière provenant de nouveaux versements dans cette contrée pour des fins immédiates, et il ne put non plus se procurer la balance restée entre les mains du comité de Londres ; lequel refusa de placer le montant à la disposition de cette corporation jusqu'à ce qu'il soit relevé de sa responsabilité personnelle par une décision légale sur les causes pendantes.

On s'attendait que cette décision sera reçue durant le présent mois. Le bureau, à cause de ces nombreuses difficultés, a jugé prudent de diminuer les dépenses déterminées d'avance, et en conséquence il fit des arrangements avec les entrepreneurs pour limiter leurs travaux à raison des finances de la compagnie, et les directeurs ont la satisfaction de pouvoir dire que leurs vœux ont été promptement acceptés par les entrepreneurs, et sans faire tort à la corporation.

Agissant d'après ces principes les directeurs ont hâté vigoureusement les travaux dans la première division entre le St. Laurent et le Richelieu, distance de 16 milles. Les lisses pour cette distance sont dans les magasins de la compagnie, au terminus sur le St. Laurent, et le bois de charpente nécessaire pour cette partie doit être livré de bonne heure ce printemps ; le nivellement est beaucoup avancé et les directeurs ont tout lieu de croire qu'il sera en pleine opération dans le mois d'août prochain. On espère que l'ouverture de cette partie facilitera grandement l'exécution des travaux des autres sections.

Tout en faisant des efforts pour compléter la première section, le bureau n'a pas borné les opérations des entrepreneurs exclusivement là, mais il a continué en même temps de faire avancer l'ouvrage depuis le Richelieu jusqu'à St. Hyacinthe, et le nivellement de cette division est dans un état très-avancé ; les lourds (embankments) sur le côté Est de la rivière Richelieu pour recevoir le pont ont été terminés, et la principale maçonnerie étant aussi terminée, y compris les élévations de pierre, très importantes et très dispendieuses pour faire le passage sur les différentes ravines qui se trouvent aux pieds de la Montagne de Rouville.

La levée de terre à travers la vallée de la rivière Huron est en voie de construction, et sera terminée, ou presque terminée, durant l'hiver ; la partie la plus importante et la plus dispendieuse de l'ouvrage de la seconde division est finie. Il y a cinq milles du côté Est du Richelieu nivelés, sur les quatorze qui forment la longueur de la seconde section.

Le bois pour la construction de cette division a été entrepris par des personnes sûres, et pourra être livré dans août prochain, la clôture du chemin, y compris les barrières depuis le St. Laurent jusqu'à St. Hyacinthe est aussi entreprise pour être terminée à la même époque, sous des termes très-avantageux pour la compagnie.

Les directeurs ont fait ces arrangements dans le dessein de mettre cette section en opération dans décembre prochain, ou dans janvier 1849, si les finances de la compagnie le permettent, et si on trouve à propos de faire venir tout le fer nécessaire (1600 tonneaux) durant l'été prochain.

On s'attendait que le pont sur la rivière Richelieu serait achevé durant la saison passée, mais la hauteur des eaux le printemps dernier empêcha de commencer l'ouvrage de bonne heure, et la difficulté de trouver des travailleurs durant l'été retarda encore les opérations de l'entrepreneur.

La base des extrémités du pont et de toutes les jetées, à l'exception de deux, est posée, et la maçonnerie est élevée à dix pieds au-dessus de l'eau ; presque toute la pierre nécessaire pour achever cette maçonnerie est là, sur le lieu toute préparée, ainsi qu'une grande quantité de bois et de fer pour la construction ; et il n'y a aucun doute que cet ouvrage important ne soit fini au moment de l'ouverture du chemin, dans le mois d'août prochain.

Des explorateurs sous la conduite de W. H. Vining, écrivain, homme de beaucoup d'expérience, ont commencé à faire l'inspection pour la continuation du chemin, dans le mois de mai dernier, à St. Hyacinthe, et ont continué durant la saison jusqu'au 1er décembre dernier. Les résultats de l'exploration ont été très-satisfaisants, démontrant clairement qu'il n'y a aucun obstacle insurmontable pour la jonction du Railroad du St. Laurent et de l'Atlantique aux frontières, mais qu'en contraire tout est facile. L'opinion des ingénieurs est que d'autres explorations auront encore des résultats plus favorables. On a fait l'inspection de deux routes et il en reste une troisième à visiter avant la détermination finale.

La longueur de la ligne explorée durant la saison, a été d'environ 150 milles, dont les conditions sont presque réglées pour 70 milles, elles le sont définitivement pour 34, et le reste est composé de lignes expérimentales.

L'importance de la branche de chemin depuis Sherbrooke jusqu'à Stanstead, pour joindre la compagnie du Railroad des Rivières Connecticut et Passumpsic, étant pleinement reconnue, il y eut une inspection de faite durant la saison par ordre des directeurs, et le rapport a été très-favorable pour la praticabilité de sa construction, quand la compagnie aura les moyens d'en commencer les travaux.

Ces mesures et ces enquêtes préliminaires ont occasionné beaucoup de dépenses. Les directeurs considèrent cependant que c'est une dépense qui rapporte maintenant et qui rapportera dans la suite de grands avantages à la corporation, par rapport à la nature et à la qualité du chemin quand il sera complété, et par l'assurance qu'elle sera que rien n'a été négligé pour tirer le plus grand profit possible du terrain par où il passe.

Les directeurs prennent la liberté de référer au rapport des ingénieurs déposé sur la table, pour des détails plus étendus sur les travaux aussi bien que sur les opérations de l'inspection des différents lieux.

TABLEAU DES DÉBOURSES FAITS PAR LA COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER DU ST. LAURENT ET DE L'ATLANTIQUE, JUSQU'AU 30 NOVEMBRE 1847.

Table with columns for 'Dépenses Permanentes pour Constructions' and 'Dépenses du Comité de Londres'. Rows include expenses for terrain, contracts, freight, insurance, agency, etc., and office expenses, printing, and travel.

Table titled 'Dépenses du Comité de Londres' showing payments for notices, printing, agency, and interest on loans, with a total of £82,611 13 9.

Table titled 'RECETTE' showing income from interest on deposits, interest on loans, and other financial transactions, with a total of £82,611 13 9.

L'application à la législature pour un acte aux fins d'amender l'Acte d'Incorporation de la Compagnie, à laquelle il fut fait allusion dans le dernier rapport annuel, a été dument faite et a reçu la Sanction Royale. Parmi ses dispositions les plus importantes, sont le droit d'emprunter de l'argent, de charger l'intérêt sur les installations dus par les retardataires et de payer l'intérêt sur le capital rentré. Il contient aussi des droits de passage de Longueuil à Montréal et vice-versa, et contient le privilège d'un pont en contemplation sur le St. Laurent et d'avoir un terminus en cette ville, si le pont est construit.

Cet acte dans son passage dans la Législature avait été chargé d'une clause restrictive relativement à la largeur du chemin, qui pendant quelque temps, a créé beaucoup de difficultés, mais qui heureusement ont été réglées par l'Exécutif, qui a fixé la largeur du chemin à 5 pieds 6 pouces, suivant la convention première entre cette compagnie et celle de l'Atlantique et du St. Laurent.

La compagnie appelle l'attention sur les précédés, qui ont rapport à cet Acte, d'une assemblée spéciale des actionnaires convoquée le 20 septembre dernier d'après ses dispositions, relativement au paiement de l'intérêt, et annonce que le trésorier est prêt à payer à son bureau l'intérêt au taux de six par cent par an sur le capital rentré, aux actionnaires qui y ont droit et comme il est pourvu par les résolutions de la dite assemblée.

Les directeurs n'ont pas eu à enregistrer d'autres additions d'actionnaires à leurs listes de souscriptions, qui sont dans le même état qu'à la dernière assemblée annuelle, et ils regrettent que la gêne commerciale la plus inattendue les force pour le moment à suspendre la demande d'aucuns instalment aux actionnaires jusqu'au printemps.

Le bureau de direction fera tout en son pouvoir pour suivre cette détermination et avec beaucoup d'inconvénient, il s'occupe de faire collecter ce qui reste dehors des balances des quatre instalments demandés pour rencontrer les dépenses courantes.

Les directeurs rapportent, que dans la vue de donner, aux habitants des Townships de l'Est, l'occasion de profiter des avantages que le chemin de fer, quand il sera terminé jusqu'à Acton, offrira probablement aux autres routes qui conduisent maintenant à Montréal, application a été faite au gouvernement pour une inspection de certains chemins ou routes principales à établir à travers les parties les plus populaires des Townships de l'Est, qui devront avoir une jonction commune à Acton, et qu'on a en l'assurance que l'inspection sera faite et qu'on donnera l'estimation de la dépense de tels chemins et routes.

Ces routes, quand elles seront terminées diminueront beaucoup les frais de transport de cette section du pays au moins de moitié, en outre des pertes de temps, qui est une charge lourde sur le commerce des townships avec la ville.

En vue des affaires anticipées de ce chemin les directeurs ont le plaisir d'annoncer le fait que la compagnie du chemin de fer des rivières Connecticut et Passumpsic s'approche rapidement de la ligne provinciale et on espère que bien prochainement ce chemin de fer se joindra à cette route à Stanstead.

Pour ce qui regarde le principal terminus de cette route à Portland, les directeurs sont heureux d'apprendre qu'on trouve des accommodations considérables au terminus de l'Atlantique, et que le fret peut être transporté du chemin de fer aux vaisseaux et vice-versa dans les chars.

Il fut fait allusion dans le dernier rapport annuel qu'un mouvement avait été fait dans le Maine dans le but d'étendre le chemin de fer de ce côté des Provinces d'en bas, les amis de l'entreprise apprendront avec plaisir que le projet a rencontré un grand succès dans le Maine et est poussé avec vigueur.

A un endroit 27 milles de ce côté de Portland un embranchement de cette grande artère est commencé et la ligne de l'Est est sous contrat jusqu'à Waterville à 55 milles plus loin. Une portion en doit être ouverte l'été prochain et l'autre jusqu'à Waterville sera complète en 1849.

On peut dire que l'extension de cette grande ligne jusqu'à Bangor est assurée et les directeurs sont informés qu'une application a déjà été faite pour obtenir le droit de l'étendre jusqu'aux frontières du Maine, dans la direction de St. Jean Nouveau Brunswick.

Depuis le dernier rapport annuel les événements ont démontré clairement la grande importance de ce chemin etc., une communication avec l'Océan dans toutes les saisons de l'année, capable de faire concurrence avec toutes les autres routes, est absolument nécessaire aux marchands qui maintenant sont forcés de faire des achats, à des prix élevés par anticipation, plusieurs mois avant le temps des ventes, quand tout est incertain en Angleterre, la bonne ou mauvaise récolte et que les spéculations à ce sujet causent de grandes fluctuations sur tous les marchés.

Il est pénible de penser à toutes les pertes souffertes ici durant l'année écoulée par suite de l'absence d'une telle communication avec l'Océan, pertes équivalentes à la moitié des dépenses du chemin ; ce qui prouve emphatiquement les avantages pratiques de cette grande entreprise.

Ce chemin sera le premier pas qui conduira à l'accomplissement du projet du chemin de fer entre Québec et Halifax, formant déjà une portion de cette route pour une distance de 70 milles de Montréal à Melbourne et le chemin qui unira cette route avec le Canada-Ouest.

La suspension des lois sur les céréales par suite de la famine dans la Grande-Bretagne et en Irlande a prouvé que par l'opération du principe du commerce libre, Montréal perdra la plus grande partie du commerce du St. Laurent, tant que ses communications avec la mer ne se

THOMAS STEERS, Trésorier.