

Les seigneuries canadiennes, ou les lieux traversés par le railroad entre les townships de l'est et Montréal, sont maintenant bien peuplés, plusieurs villages et une petite ville sont situés sur la ligne, et entretiennent une relation constante avec Montréal. Des quantités considérables de grains sont envoyées là et le tonnage est beaucoup élevé. Ces contrées donnent de l'emploi à deux steamboats, pendant l'été, et deux ne sont plus suffisants aujourd'hui pour les affaires. La distance à Montréal par eau est de 90 milles, par railroad seulement....

«Un autre item qui formera un article précieux pour le trafic, après quelques années de la construction du railroad, sera le bois de chauffage pour Montréal. Il coûte à présent environ 25 la corde de 128 pouces cubiques; pendant que par la ligne du railroad, 45 milles de Montréal, on pourra le livrer pour 5 la corde. Le prix du transport au marché n'excèdera pas certainement 10, en supposant le fret du railroad de 7s 6d.; et ainsi on pense qu'une grande partie du bois de chauffage sera transportée de cette manière. On estime qu'il se consume à Montréal 150,000 cordes de bois; un tiers de cette quantité, probablement, payerait le railroad sur le pied de 7s 6d.

«En somme, tout ce que nous avons dit des ressources variées des revenus par le railroad du St. Laurent et de l'Atlantique, devait nécessairement entrer dans les estimés, comme très-important. Nous n'avons rien dit de trop, mais nous avons beaucoup omis.

Mon objet a été de démontrer, par de bons renseignements, que cet ouvrage, dont personne ne peut nier l'importance pour le commerce du Canada, promet d'être grandement profitable. Quoiqu'il soit difficile de déterminer la progrès des affaires après l'ouverture des communications, cependant les frais de construction étant peu considérables, le résultat ne peut être qu'avantageux pour les propriétaires, avec un trafic beaucoup moins étendu qu'il n'est requis sur les railroads de la Grande-Bretagne.

Estimé général du trafic sur le Railroad du St. Laurent et de l'Atlantique, dans le Canada.

	HAL.	CUR.
Fleur et blé d'Indes, 1,164,000 barils, à 10 1/2		£49,470
Porc, bœuf, beurre, etc., égal à 30,000 barils, à 11 3/4		3,125
Marchandises de la Grande-Bretagne et des Etats-Unis, produits des Indes Occidentales, poisson, etc., 10,000 tonnes à 25s.	12,500	
Le tonnage des townships de l'est 6,500 tonneaux à 25s.	8,125	
Bêtes à cornes, moutons, cochons, chevaux.	2,500	
Sel.		750
Grains et patates.		5,000
Tonnage des campagnes canadiennes, marchandises, grains, bêtes, etc.		5,000
Chauffage 50,000 cordes à 7s 6d.		18,750
Bois de charpente 6,000 à 10s.		3,000
Les passagers y compris le trajet de Sherbrooke à Montréal, en triplant le nombre actuel (ce n'est pas trop sûr) 30,000 à 200	£30,000	
Les petits trajets entre Montréal et Sherbrooke, et les localités le long du trajets pour les passagers		10,000
Par les malles		2,000
	£150,220	
Dépense pour l'entretien, à 4 par cent.		70,603
Profit net chaque année.		£79,612

Les directeurs de la compagnie espèrent avoir un surplus de £50,000 cours d'Halifax, seulement sur la partie du railroad qui appartient au Canada, quand la ligne sera en pleine opération.

«La longueur que le Canada doit construire est d'environ 130 milles; et quoique les estimés ne soient pas tout à fait complets, on s'attend que le coût de construction n'excèdera pas £25,000 cours d'Halifax, quarante-cinq milles, y compris les frais des quais et du Terminus à Montréal, ayant été entrepris, à des conditions qui font obtenir cette dernière partie pour £275,000. On verra donc que, mettant l'importance commerciale de côté, l'entreprise du railroad du St. Laurent et de l'Atlantique doit être regardée comme des premières de cette nature.

«Les directeurs ont désiré mettre la partie canadienne sous contrat pour la faire terminer immédiatement, mais malheureusement la terreur qui a saisi tous les railways en Angleterre, les a empêchés pour le présent, en grande partie, d'aider à former le capital nécessaire, qu'ils avaient attendu dans cette contrée et à commencer l'ouvrage avec bien plus que ce qui a été souscrit en Canada. La grande importance de cette entreprise, si on la considère attentivement, frappera tous ceux qui sont intéressés à la prospérité de la colonie, et c'est dans la ferme conviction que ce railroad ne pourra jamais languir, que, notwithstanding tous les découragements et tous les obstacles, les propriétaires ont unanimement dirigé l'ouvrage de manière à le faire avancer autant que les moyens le leur permettaient. Je ne douterais pas qu'il fut terminé aux frais de la colonie seule, s'il était nécessaire; il est cependant bien digne de la considération de ceux qui sont engagés dans le commerce de cette importante contrée, si, (en supposant que nos tableaux soient corrects), ce n'est pas leur intérêt de hâter la construction du railroad du St. Laurent et de l'Atlantique.

«Pour conclure, je dois vous exprimer ma reconnaissance pour votre permission obligeante de vous adresser ces remarques.

J'ai l'honneur d'être, messieurs, votre
très obéissant et humble serviteur,
A. T. GALT.

«Un des directeurs de la compagnie du chemin de fer du St. Laurent et de l'Atlantique.»

MÉLANGES RELIGIEUX.

MONTREAL, 10 SEPTEMBRE 1847.

LE MONTREAL WITNESS.

Le *Montreal Witness*, que nous ne recevions plus depuis trois semaines, nous est parvenu mardi à notre grande surprise. Dans ce numéro, avant l'article éditorial, il se trouve une communication où l'on critique fort le compte-rendu d'une assemblée de la tempérance, tenue le 22 août, que donne la *Revue Canadienne*. Comme les *Mélanges Religieux* ont eux-mêmes publié ce compte-rendu, et que l'on attaque dans cette critique la Religion Catholique que l'on traite d'absurde et que l'on dit être une Institution «qui dégrade cette plus noble partie de l'homme, l'Intelligence», nous croyons devoir répondre à cette communication que l'éditeur approuve par les paroles qui suivent: «Ce qui précède est inséré seulement pour montrer l'absurdité de la Religion Romaine (*Romanism*) et non pour dépriser (*disparage*) soit celui qui nous a quittés (M. Hudon) soit la société de tempérance.»

Ce qui déplaît si fort au *Montreal Witness*, ce sont les deux résolutions suivantes:

1^{re}. Que la société de tempérance, dans la vive et poignante douleur qu'elle éprouve de la mort de son président le Rév. M. H. Hudon, V. G. du Diocèse, ne trouve de consolation que dans la PENSÉE que le Dieu des miséricordes L'A APPELÉ AU CIEL pour couronner l'héroïque charité avec laquelle il s'est sacrifié pour secourir ses frères souffrants.

2^e. Qu'en reconnaissance des services reçus du Rév. M. Hudon, la Société de Tempérance fera chanter un service solennel dans la Cathédrale pour le repos de son âme.

Après les avoir citées, la communication du *Witness* dit: «Est-il possible de concevoir quelque chose de plus contradictoire et de plus absurde que ces deux résolutions rapprochées l'une de l'autre.» D'abord nous le demandons à tous les catholiques, y en a-t-il un seul qui se soit mépris sur le mot «PENSÉE» qui se trouve dans la 1^{ère} résolution? Ce mot PENSÉE aura été compris par eux tous comme exprimant une espérance, un désir. C'est une tournure française que l'on emploie souvent pour marquer son espoir; pourtant personne ne s'y trompe et ne demande: «Qui vous a fait une révélation, pour Penser ainsi?» Mais le *Witness*, qui veut à tout prix montrer que le Catholicisme est impraticable, absurde, dégradant pour l'esprit humain, le *Witness* prend tout à la lettre, et se demande comment des citoyens intelligents peuvent penser que celui que nous regrettons est au ciel, et décider de chanter un service pour le repos de son âme. Car selon lui, s'il est au Ciel, à quoi bon chanter un service pour le repos de son âme? Nous voulons que le *Witness* nous comprenne bien. Dans la première résolution, on exprime une espérance que Dieu a déjà couronné les travaux de l'excellent prêtre dont nous venons d'être privés. Dans la seconde, on décide de lui faire chanter un service. Et pourquoi ce service? Pour le repos de son âme; c'est-à-dire que, si notre espérance, notre vœu, notre pensée qu'il est déjà dans le séjour des bienheureux, ne se trouve pas réalisée; si ce bon prêtre a encore à expier en Purgatoire quelques fautes, les prières des fidèles sur la terre pourront lui servir et l'aider à satisfaire à la justice de Dieu. C'est, comme l'on voit, une œuvre de charité que l'on fait dans le doute où l'on est, que les portes du ciel lui aient déjà été ouvertes.