



SAINT VINCENT DE PAUL PREND LES FERS D'UN GALÉRIEN AU BAGNE DE MARSEILLE

Saint Vincent de Paul, l'ami de tous ceux qui souffrent, s'est dévoué aux galériens héroïquement, et il lui est arrivé une aventure que l'on a jamais percer complètement.

Envoyé aux galères avec des lettres du gouverneur-général des galères, M. de Gondi, il se mêla aux prisonniers qui vivaient là comme en un tombeau, et il se substitua à l'un d'eux, très malheureux et presque innocent, puis il sortit ; mais, dans sa Congrégation, il n'en parla jamais, et on a toujours ignoré les circonstances et la durée de cette épreuve.

Jeune prêtre, il a été deux ans captif en Tunisie ; jamais il n'en parla, et il était déjà octogénaire quand on retrouva, par un heureux hasard, une longue lettre, où, en débarquant, il avait raconté son étonnante aventure, pour expliquer à un ami comment il rapportait un remède contre sa maladie. Quand on lui parla de cette lettre qui révélait un passage glorieux de sa vie, il en fut profondément chagriné, voulut absolument la brûler ; on le trompa et on brûla un autre papier semblable.

L'histoire complète des saints ne sera connue qu'au ciel. Ce qu'on peut dérober à la connaissance des hommes est le seul bagage qu'on sauva complètement du naufrage de l'amour-propre.

Il faut choisir entre la vie de famille, avec ses charmes, et la vie mondaine, avec ses plaisirs troublants, elles ne peuvent vivre côte à côte.—CLAIRE BAUER.

## LA BAIE DES CHALEURS

(Suite et fin)

Quatre-vingt-un milles sont en opération, et un convoi régulier circule tous les jours sur ce tronçon. Il est probable qu'à bonne heure cet hiver des convois réguliers se rendront jusqu'à Paspébiac, distance d'environ cent milles de Métapédia, point de départ de la ligne où elle se raccorde avec le chemin de fer Intercolonial.

De Métapédia à Caplau, les convois font une vingtaine d'arrêt, soit un arrêt tous les quatre milles. Aux principaux endroits, savoir à Riopel, Cross Point, Oak Bay, Escuminac, Nouvelle, Carleton, Maria, Maria-Est, Cascapédia, New-Richmond, Rewere Caplau et Caplau, la compagnie a fait ériger de magnifiques gares, véritables petits cottages, bien peints et d'une construction élégante.

La compagnie a actuellement quatre wagons à passagers, dix fourgons à marchandises, cinquante trucs, cinq locomotives et une charrue. Ce roulant doit-être considérablement augmenté cet automne.

La voie est solidement bâtie, quoique les courbes soient fréquentes. Plusieurs ponts ont été construits, entre autres celui sur la grande rivière Cascapédia qui a une longueur de pas moins de huit cents pieds. En outre, il y a, près de Carleton, un viaduc considérable, et, à cet endroit, la voie passe immédiatement sur la grève.

La compagnie va changer de nom prochainement où j'écris, une nouvelle compagnie est en voie de formation. M. Armstrong est à Londres où il recueille les débentures de l'*Atlantic and Lake Superior Railway Company* qui doit succéder à la compagnie du chemin de fer de la Baie des Chaleurs.

L'objet de la nouvelle compagnie est de continuer la voie jusqu'à Gaspé et de faire de Port Daniel un port d'hiver où les transatlantiques viendront débarquer les malles et les marchandises en destination pour le Canada.

Le projet est grandiose, s'il est réalisable. La seule objection sérieuse qui pourrait être soulevée est de savoir si, réellement, les vapeurs océaniques pourront atteindre sans danger et régulièrement Port Daniel en hiver.

Une fois cette question-là résolue dans l'affirmative, ce qui restera à faire sera comparativement facile, si les autorités fédérales y mettent de la bonne volonté.

En substituant Port Daniel à Halifax comme port d'hiver du Canada, on réduira par là la longueur de la traversée de plusieurs heures. Et, dans notre siècle de vapeur et d'électricité, une voie qui offre une avance d'une heure ou deux sur les autres est sûre de devenir la route de l'avenir.

La nouvelle compagnie a de magnifiques projets en perspective, et si elle reçoit l'aide de nos gouvernements, elle va transformer en peu de temps l'aspect général de la Gaspésie et la condition de ses habitants.

Le choix de Port Daniel pour en faire un port d'hiver est très bien fait. La baie de Port Daniel est spacieuse et profonde. Elle peut abriter une nombreuse flotte et si on démontre, sans l'ombre d'un doute, qu'elle est accessible en hiver, le projet de la nouvelle compagnie sera réalisé avant longtemps.

Avant de terminer ces notes jetées au hasard et écrites *currente calamo*, je dirai quelques mots des impressions que j'ai rapportées de là-bas.

La Gaspésie, principalement cette partie baignée par les eaux de la Baie des Chaleurs, est un de pays très pittoresque et d'un aspect enchanteur. La rive est accidentée ; ici elle a peu d'élévation et ses flancs plats sont de beau sable ; un peu plus loin, elle a une hauteur de cinquante, soixante pieds et elle est coupée à pic. De loin, ces endroits escarpés de la falaise, avec leur couleur rougâtre, présentent un beau coup d'œil.

Tout le long de la Baie des Chaleurs la nature est assez accidentée. En gagnant l'intérieur, on se heurte à des chaînes de montagnes et à des monts isolés dont quelques-unes atteignent une grande altitude. Le mont conique, en arrière de Cascapédia, a tout près de deux mille pieds de hauteur. De temps en temps une rivière s'échappe paisiblement d'un petit vallon.

La majeure partie de la population fait la pêche et trouve dans cette industrie un moyen de subsistance. Quoique la terre soit très arable, règle générale les Gaspésiens s'adonnent peu à la culture et, sous ce rapport, les comtés de Gaspé et de Bonaventure sont très arriérés. L'élevage est presque nul, si ce n'est l'élevage des oies et des canards, qui demandent aucun soin. Sur toutes les routes, on rencontre des bêtes à cornes et des porcs d'une maigreur ne faisant nullement honneur à leur propriétaire. Les chevaux sont presque tous de petits chevaux canadiens pure race.

Les constructions sont uniformes et elles se ressemblent tellement, que l'on serait porté à croire qu'elles appartiennent toutes au même individu et qu'elles ont été construites par le même charpentier.

La population se compose de Canadiens-Français, d'Écossais, d'Irlandais et de descendants de Jersais