

prison, et combattra avec nous pour nous assurer la douce liberté !...

“Compagnons, dites maintenant : y a-t-il des dieux qui veillent sur nous ? Cessez-vous de les accuser, de les maudire ; ou de nier leur existence ? Compagnons, je vous vois étonnés, vous croyez être sous l'illusion d'un songe... Amis, ici encore il faut se montrer hommes : il faut contenir cette joie qui serait dangereuse si elle était inactive. Il ne faut perdre aucun moment.

Activité, courage, prudence, que ce soient là vos guides, et nous déjouerons toutes les décisions de vos bourreaux, et nous rompons ces obstacles que le sort s'est plu à accumuler pour rendre notre évasion plus difficile. Il faut montrer cette ardeur que vous auriez déployée dans l'arène à défendre inutilement votre vie contre les lions et les tigres. Il faut monter qu'on ne joue pas impunément avec la vie des hommes, et que même dans le cœur des victimes, il est un courage qui rend fort : il faut montrer aux bourreaux que la vengeance des gladiateurs sommeillait, mais qu'éveillée elle est terrible ; qu'elle n'était différée que pour frapper un grand coup, et que, s'il est un peuple pour applaudir à ces spectacles ignobles où l'on voit des victimes à la mort, il est des hommes qui savent renverser tout pour assurer leurs droits, et s'affranchir des liens qui les retiennent au pouvoir des bourreaux.

“Compagnons, lorsque nous serons sortis de ces cachots, n'aurons-nous que nos propres ressources pour lutter contre les légions romaines ? Non, croyez-moi. Tous ces milliers de gladiateurs que Capoue renferme, presque tous enfants de la Thrace comme nous, entendront le cri de la révolte, briseront leurs fers et se joindront à nous. Et que dis-je ? Toute l'Italie sera en feu : tous nos frères qui languissent dans les cachots des autres villes, se grouperont aussi sous nos drapeaux. Et, je vous le demande, que ne pourront faire tant de milliers de braves, combattant pour leur liberté et aidés du secours des Dieux ? Y aura-t-il pour eux quelque chose d'impossible, quand, se révoltant sur le Vésuve, ils foudroyent sur les provinces Romaines à l'occasion favorable, et trouveront des alliés dans les pirates qui, à cette heure même, font trembler Rome ?

Amis, rivalisez donc d'efforts : soyez tous des héros, puisqu'il s'agit du plus sacré de tous les droits ; montrez devant les soldats de Rome l'impitoyable dont chaque jour vous faites preuve lorsqu'on vous force de lutter contre les cruels habitants des bois et des déserts.

Suivez Spartacus, et ne faiblissez pas au moment du péril !

Enfants de la Thrace ! le moment de la

délivrance approche : sachez le saisir, car le retard peut nous perdre. Maintenant le succès n'est plus douteux ; j'ai fait vibrer la corde la plus sensible de votre cœur. Mes braves ! courez donc à la gloire ! Si vous êtes vainqueurs, la liberté sera votre récompense ; sinon, du moins vous mourrez de la mort la plus glorieuse.

H. T. F.

L'ABEILLE.

“ Forsan et hæc olim meminisse juvabit. ”

QUÉBEC, 10 MARS 1859.

Tout ce qui concerne la Patrie, un glorieux passé, et un avenir (espérons-le) plus glorieux encore, ne saurait être indifférent à l'Abelle. Elle vous a déjà dit, lecteur, sa joie à la vue des efforts que l'on fait pour la noble cause de l'Éducation. Elle veut vous faire part aujourd'hui du sentiment de plaisir, nous dirions dire, du légitime orgueil qu'elle éprouve, en voyant notre jeune pays se distinguer par son amour des grandes entreprises, dignes du siècle dans lequel nous vivons.

Ne peut-on point dire, en effet, que le caractère distinctif du 19^{me} siècle, dans l'histoire du monde, sera cette tendance qui pousse nos contemporains au perfectionnement des arts et des sciences ?

La hardiesse étonnante de leurs entreprises semble réaliser ces paroles de Colomb à la grande Isabelle : “ *El mundo es poco* ”. Le monde semble ne plus suffire à la dévorante activité de l'homme.

Vainement la nature irritée veut arrêter ses progrès. Vainement elle le brûle de ses feux, l'engloutit dans ses eaux ; et le néant lui échappe, mais toujours l'homme lui échappe et finit par la soumettre à l'empire de sa volonté.

Le voyageur parcourant le monde, s'arrête à chaque pas pour admirer cette puissance du ciel de la création. Les rives du Tibre et les plaines du Pébbla, offrent à ses regards étonnés une foule de monuments célèbres et de constructions merveilleuses. Il n'est pas jusqu'au Canada, cette terre de désolation, ces quelques arpents de neige, au dire des Européens il y a 100 ans, ce *cauchemar* des petits seigneurs de l'anti-chambre de Louis XV, qui ne veuille ajouter un chef-d'œuvre de l'art aux merveilles naturelles dont la providence a orné ses campagnes.

Le pont Victoria, qui fait communiquer la ville de Montréal avec la rive droite du St Laurent, sera l'une des constructions les plus étonnantes du monde.

Ce fut en 1846 que l'Hon. Young conçut l'idée de cette gigantesque entreprise, pour forcer le commerce qui, en hiver, se dirige vers New-York, à refluer dans Montréal ; et surtout pour faire de cette dernière ville le terminus de la grande voie-fermée du St Laurent et de l'Atlantique. Le projet de M. Young, communiqué aux citoyens de Ville-Marie produisit une profonde sensation. L'idée seule d'un pareil pont jeté au pied des rapides du St Laurent, était si neuve, si extraordinaire que beaucoup de personnes n'y

pouvaient croire. Cependant, comme les plus chers intérêts de Montréal se trouvaient liés à l'existence de ce pont, on s'empressa de nommer un comité chargé d'examiner le projet de M. Young, et de prononcer en dernier ressort.

Après de longues discussions et de nombreuses explorations, le comité reconnut la possibilité de l'entreprise, estimant le coût à \$600,000.

Grande fut la joie de la ville à cette heureuse nouvelle. Dix cent mille piastres ! c'est payer bien peu cher l'honneur de devenir la métropole du commerce Canadien. Déjà elle voit les locomotives de toutes les grandes voies ferrées de l'Union, portées sur les arceaux du pont Victoria, comme sur les plus et replis d'un immense serpent, venir lui apporter le tribut des richesses du continent.

Il ne s'agit plus que de choisir l'endroit le plus favorable à la construction ; malheureusement, sur ce point, *scinduntur doctores*, ... et l'entreprise est abandonnée pendant cinq ans.

Cependant la compagnie du Grand-Tronc travaillait avec activité au chemin de fer du St. Laurent et de l'Atlantique, et l'on prédisait un brillant avenir au village de Laprairie, qui devenait l'entrepôt d'un commerce considérable. Mais Montréal est peu disposé à abandonner à une autre localité les avantages commerciaux qui lui reviennent de droit. Il se souvint du projet de M. Young ; et ses habitants, mettant de côté tout intérêt personnel, pour sauver l'influence de leur belle ville, résolurent de construire le pont Victoria à la Pointe St. Charles. On choisit cet endroit parceque c'était le terminus des voies-fermées du Haut-Canada.

En 1854, les contracteurs, MM. Peto, Brassey et Betts, firent commencer les premiers ouvrages, sous la direction de M. Hodges. Depuis ce moment les travaux ont toujours été continués, non pas cependant avec une égale activité. Les crises financières qui ont renversé un si grand nombre de maisons Anglaises et Américaines, arrêtaient de temps en temps l'ardeur de la compagnie. Grâce à une sage administration et aux généreux sacrifices que s'imposèrent les habitants de Montréal, le pont Victoria gagne rapidement la rive sud du fleuve. On promet l'achèvement des travaux pour le mois d'octobre prochain.

Ce pont aura 24 arches de 242 pieds, outre celle du centre qui en a 330. La longueur totale, en comptant les deux jetées, est de 9084 pieds. Des tubes immenses en fer d'un pouce d'épaisseur, et posés en équilibre sur les piliers, forment les arches. Cette position particulière des tubes les laisse libres de s'allonger ou de se rétrécir aux deux extrémités par l'effet de la chaleur ou du froid. Le plus petit a 516 pieds de longueur ; le plus grand en a 612, et on évalue à 10,000 tonneaux le fer employé dans leur construction.

Les piliers qui soutiennent le pont sont une partie bien remarquable de l'ouvrage. Ils sont d'inégale hauteur ; celui du milieu a 69 pieds de hauteur et 26 de largeur ; ceux des extrémités n'en ont que 36 sur 16. Ils sont tous munis d'un brise-glace formant un angle de 45 degrés ; le pont lui-même est à angle droit avec le cours du fleuve.