

pays, contrôlent parfois les gouvernements, et englobent à leur bénéfice une énorme partie de la richesse foncière nationale. Nous disons plus. Ces rails de chemins de fer qu'on multiplie à plaisir et qui partout étendent leurs ramifications, sont autant de liens qui enserreraient le peuple du Canada et retardent l'heure de l'émancipation aussi longtemps que nous prodiguerons à des financiers étrangers le sol de la patrie et les faveurs gouvernementales. Si cela fait l'affaire du moment, voyons un peu quel sort nous préparons à ceux qui viendront après nous, et faisons en sorte qu'ils n'aient pas à maudire notre incurie.

Ces remarques nous sont inspirées non par le désir de contrer l'action des promoteurs de l'entreprise du pont et d'un chemin de fer au Labrador, mais par celui de pourvoir aux intérêts généraux de la nation. Une autre compagnie, la *Northern Pacific*, est en instance pour localiser sur la rive sud du Saint-Laurent une ligne de chemin de fer qui, passant à travers la province de Québec, isolerait absolument notre ville de la voie de transit. Voyons à la protection de nos justes droits, s'il est vrai qu'il y a danger de les voir sacrifier, non pas, encore une fois, parce que nous sommes de Québec, mais parce que les intérêts du commerce l'exigent.

Pour aujourd'hui, nous livrons à l'étude des hommes d'affaires l'extrait suivant d'une lettre que M. E. P. Bender adresse de Londres à M. Ernest Pacaud, propriétaire de *l'Electeur*, en date du 23 octobre dernier :

« Le syndicat est formé afin d'obtenir une charte du gouvernement fédéral pour la location d'une ligne de chemin de fer entre Québec et un point à l'extrémité Est de la côte du Labrador, probablement la baie St. Charles, qui est sur le continent américain et le havre le plus rapproché de l'Europe et d'où les paquebots à vingt nœuds peuvent facilement accomplir le voyage en quatre-vingt-dix heures, la distance de la baie St. Charles à Liverpool n'étant que de 1,897 milles contre 3,052 *via* New-York. Cette voie formera une ligne directe et droite entre Chicago et l'Angleterre. Prenant la distance entre Chicago *via* le Grand-Tronc, jusqu'au détroit de Belle-Isle, le voyage sera de 1,800 milles, ce qui à quarante milles à l'heure fait 45 heures, ce qui ajouté à 1,897 milles en mer à vingt nœuds à l'heure fait un total de 140 heures, ou cinq jours et vingt heures. Le même voyage *via* le chemin de fer de Pennsylvanie à New-York, 936 milles à 40 milles à l'heure, ferait 23½ heures, plus 3052 milles en mer à vingt nœuds à l'heure, soit un total de 176 heures, soit sept jours et huit heures. La voie du détroit de Belle-Isle épargnerait donc 23½ jours de voyage désagréable en mer et permettrait aux passagers de se rendre de Chicago à Liverpool deux jours plus tôt qu'actuellement.

La baie St-Charles, qui forme un havre excellent et profond, est aussi libre de glaces pendant les mois de l'hiver que les ports de Halifax, Saint-Jean de Terre-Neuve ou Boston, d'après ce qu'ont déclaré personnellement à M. E. P. Bender les gardiens de phares dans le voisinage du détroit de Belle-Isle.

La longueur de la ligne projetée de Québec à la Baie St-Charles serait d'environ 800 milles et on calcule que le coût de la construction n'excéderait pas £4,000 par mille ; 700 milles localisés gratis sur les terres de la Couronne, et pour les autres 100 milles l'expropriation pourrait être effectuée à un coût nominal. La construction du chemin ne rencontrerait absolument aucune difficulté, excepté pour les 200 derniers milles à l'est, qui ne sont cependant pas plus insurmontable que celles que rencontre le chemin de fer du Pacifique Canadien au nord du lac Supérieur. M. E. P. Bender, qui a examiné la plupart des rivières sur la rive nord du St-Laurent, déclare qu'elles ne présentent aucune difficulté, les ponts les plus considérables n'exigeant pas une travée de plus de 200 pieds, sauf le Saguenay qui sera franchi au moyen d'un traversier comme ceux du Grand-Tronc et du Pacifique Canadien sur la rivière Ste-Clair. La plus grande partie du chemin traversera un terrain épaissement boisé, d'une valeur exceptionnelle et qui lui fournira un trafic abondant.

Cette ligne, qui épargne près de trois jours de voyage en mer, devrait nécessairement accaparer au moins la moitié des passagers de première classe entre les Etats-Unis et l'Europe, c'est-à-dire environ 100,000 personnes par années qui n'hésiteraient pas à payer une prime de £3 par tête afin de raccour-

cir le voyage. Cela seul paierait 10 p. c. du coût total du chemin, laissant la malle, le trafic local, le fret des riches Etats de l'ouest et de tout le Canada, ainsi que de la Chine et du Japon, pour payer les dépenses d'exploitation.

Par cette route même la malle de New-York arriverait à destination un jour plus tôt qu'à présent.

TABLE DES DISTANCES

			Jours	Hrs.
Chicago à New-York, via Pennsylvanie, R. R.....	936	milles	0	23½
New-York à Liverpool.....	3052	"	6	8½
Total.....	2988	"	7	8
Chicago à Belle-Isle, via Grand-Tronc et Canadian Atlantic R.R 1800		milles	1	21
Belle-Isle à Liverpool.....	1897	"	3	23
Total.....	3697	"	5	20

Epargné 1252 milles de voyage en mer et près de 2 jours de temps.

DRAME DE LA VIE INTIME

NOUVELLE IMITÉE DE L'ANGLAIS

Je commence à me faire vieux. Quelques lustres déjà me séparent de cet âge de bouillantes fièvres, où les passions se pressent ardentes et tumultueuses jusque dans les arcanes les plus intimes du cœur humain, l'agitent en tous sens, le bouleversent, et le font ou tomber ou grandir. Je revois encore à travers la masse confuse de mes souvenirs, cet âge où le sourire, la voix d'une femme aimée, valent le monde entier.

Son amour était bien profond et sincère pourtant, et la vie, pour nous deux, semblait prendre enfin une teinte de bonheur vrai : pas un nuage à l'horizon, un ciel serein, l'azur limpide ; c'était comme le matin d'un beau jour.

Et cependant, comment se fait-il qu'aujourd'hui je sois seul, bien seul, et que ma taille se voûte et ploie comme sous le poids d'un écrasant fardeau..... pendant qu'elle dort là-bas, sous les cyprès du cimetière !

Ah ! c'est que la vie a de ces coups terribles qui, s'ils ne tuent pas sur place, conduisent lentement, mais sûrement, leur victime à la tombe : la blessure profonde reste béante, et ne guérit jamais.

Je suis donc solitaire dans ce monde et en voici la cause.

Par une radieuse matinée de juin, je venais de faire ma ronde accoutumée chez mes malades. Nonchalamment étendu sur une ottomane dans mon bureau, je fumais en lisant les énumérations d'un journal du matin.

Tout à coup, on sonna, et quelques instants après mon domestique vint m'annoncer qu'une dame requerrait, sans délai, mes services pour son enfant qu'elle croyait dangereusement malade.

Le temps d'écrire quelques prescriptions, de crayonner à la hâte l'adresse de cette dame, de reprendre mon pardessus, de sauter dans un coupé, et j'étais en route.

La route me parut un peu longue, et j'interrogeai mon calepin plus d'une fois en me demandant à moi-même si je n'avais pas fait erreur.

J'arrivai enfin à la porte d'une maison d'extérieur assez modeste, dans une petite rue d'un quartier assez populeux.

On avait probablement entendu le bruit de la voiture, car, à peine eus-je touché au cordon de la sonnette, que la porte s'ouvrit toute grande, et qu'une voix féminine qui me parut bien douce me dit d'un ton ému :

— Vous êtes le médecin, monsieur, n'est-ce pas ?

Je m'inclinai en signe d'affirmation, et j'entraî.