

McGill College, 408 pages in 120., B. Dawson and son. Se trouve aussi à Londres chez Samson, Low, son & Co.

Cet ouvrage est daté de 1860; sans doute parce que le libraire n'espérait point, dans le principe, pouvoir le livrer au public avant le commencement de l'année prochaine. L'auteur nous assure dans sa préface qu'il n'a point la prétention d'expliquer la Bible par la géologie ni la géologie par la Bible. Il a voulu seulement indiquer les points de contact entre les écritures et la science moderne. L'ouvrage est dû resté comme tout ce qui sort de la plume de l'auteur plein de savoir et de recherches et écrit avec méthode et lucidité. Il est dédié à S. E. le Gouverneur Général. On a déjà de M. Dawson "Acadian Geology," "Agriculture of Nova Scotia" et un grand nombre de brochures et d'articles publiés dans des revues scientifiques et particulièrement dans le *Canadian Naturalist*.

THE FAMILY HERALD: Tel est le titre d'un journal littéraire et des connaissances utiles, que M. Lovell vient de faire paraître. Il contient huit pages d'une impression très compacte et d'un format semblable à celui du *Courrier des Etats-Unis*. La publication en est hebdomadaire. M. G. P. Ure est le rédacteur-en-chef. Les trois premières livraisons contiennent le commencement d'un roman de Mlle Léprohon, née Mullins: "The Manor House de Villeraï," histoire canadienne du temps des Français, comme disent encore nos bonnes gens. Mlle Léprohon est avantagèrement connue du public américain par ses écrits dans le *Boston Pilot* et dans divers périodiques. Nous avons reproduit dans notre journal anglais, d'ailleurs, une de ses plus charmantes poésies, *Stars and Flowers*, et *L'Ordre* publie actuellement une traduction d'un de ses romans, *Isa de Beresford*, due à la plume de M. E. de Bellefeuille.

### Petite Revue Mensuelle.

Le 24 novembre 1859 sera un jour mémorable dans l'histoire commerciale de notre pays, et l'en peut le dire sans crainte, dans les annales de l'industrie humaine. Ce jour-là, une des œuvres les plus colossales du monde entier, le pont tubulaire sur le St. Laurent, a été ouvert et la première locomotive qui ait jamais roulé au-dessus des eaux du grand fleuve de Canada, comme disait Jacques-Cartier, a pris sa course par cette voie nouvelle et hardie. Par une heureuse coïncidence cette locomotive portait le nom de l'Hon. A. N. Morin, homme vénéré de tout le Bas-Canada, dont il a été le chef politique pendant plusieurs années, et qui fut le premier président de l'ancienne compagnie du chemin de fer du St. Laurent et de l'Atlantique, maintenant fondue avec celle du Grand Tronc. Le convoi a mis douze minutes à traverser de Montréal à St. Lambert; mais il en faut déduire une station de trois ou quatre minutes dans le tube central et remarquer aussi que pour ce coup d'essai, on y allait avec la plus grande précaution. Ce sera donc au plus sept ou huit minutes que l'on mettra à traverser le fleuve. Parmi les passagers se trouvaient l'Hon. G. E. Cartier, premier ministre, M. Chapais et Campbell, membres de l'Assemblée législative, M. Blackwell, le gérant de la compagnie du Grand Tronc, M. Hodges un des constructeurs du pont et un grand nombre d'autres notabilités. On pensa au centre du pont trois *hourras* pour la Reine Victoria, dont cette œuvre splendide va porter le nom, et il y eut au sortir des chars et à la station de Richmond toasts, discours et tout le programme obligé d'une démonstration de ce genre.

L'achèvement du pont Victoria acquiert une nouvelle importance par le fait qu'il coïncide avec celui de notre grande ligne de chemin de fer jusqu'à la Rivière du Loup, à 114 milles au-dessous de Québec sur la rive sud du St. Laurent, et avec l'achèvement très prochain d'une autre ligne qui relie Chicago avec la Nouvelle-Orléans; tandis que d'un autre côté la ligne du Grand Tronc complétée jusqu'à Sarnia se trouve relié avec le Détroit et Chicago. Ainsi l'année prochaine, il n'y aura que quatre jours entre la Nouvelle-Orléans, et Portland ou la Rivière du Loup. On ira de l'Océan au du Golfe St. Laurent, en passant le long des grands lacs et du Mississipi, jusqu'au golfe du Mexique, en moins d'une semaine. Il y a, en effet, de Portland à Chicago 1129 milles qui seront parcourus en 48 heures, de Chicago au Caire 365 milles et 18 heures, du Caire à Colomb 35 milles, c'est-à-dire une heure et demie, de Colomb à la Nouvelle-Orléans 526 milles et 26 heures, en tout, 2945 milles et 931 heures. Déjà un contrat a été fait entre le gouvernement des Etats-Unis et celui du Canada par suite duquel une mille préparée à Chicago a laissé cette ville le 24 novembre et s'est rendue par la voie du Grand Tronc à Portland d'où elle a été expédiée pour l'Europe le 26. "Que la compagnie du Grand Tronc, dit un journal de Chicago garantisse un intérêt raisonnable à celle du Michigan Central, ou de la branche nord du Michigan Southern, renouvelle tout le roulant et déplace une lisse pour la mettre à cinq pieds et demi de l'autre, et ses chars pourront venir directement à cette cité; le grain pourra être chargé ici tout l'hiver et déchargé dans des vaisseaux à Portland pour être de là expédié à Liverpool. Comme c'est aujourd'hui cependant, nous n'aurons qu'un seul transport et pour cette raison, nous préférons un grand changement dans les affaires de cette cité durant les trois années prochaines. Les importateurs de Chicago peuvent acheter leurs marchandises directement de Liverpool, et il faudra de douze à quinze jours seulement pour les placer ici sur leurs comptoirs. Les immigrants trouveront aussi dans cette ligne tout ce qu'ils peuvent désirer et la facilité de pouvoir prendre des traites sur

l'agent de la compagnie, de manière à obvier aux risques qu'il y a toujours à porter des sommes considérables en voyageant."

En deux mots, une grande partie du trafic de l'ouest et du sud-ouest des Etats-Unis avec l'Europe et les Etats du littoral de l'Atlantique, les voyageurs, les malles et l'émigration européenne qui se dirige vers le centre de notre continent, vont prendre la route du Canada. Il est un fait très curieux, c'est que le parcours de cette immense voie ferrée—ou plutôt de cette rivière qui ne coupe point, pour renverser la définition de Pascal qui appelait les rivières des chemins qui marchent—traverse précisément l'immense territoire que la France possédait autrefois en Amérique, le Canada et la Louisiane, échelle de missions, de forts et de postes de commerce que nos héros qu'on croit avoir eu tant de peine à créer et à défendre. Tandis qu'ils s'exposaient pour se rendre de Québec à la Nouvelle-Orléans à tant de fatigues et de périls, si on leur eût prouvé que l'on ferait cette même route en *carrosse*, et dans moins de trois jours, qu'eussent-ils pensé? Ne pourrait-on point parler un vers célèbre et dire

Quel rêve, ô mon pays... et ce fut ton destin!

Au moment où toutes ces grandes choses allaient s'accomplir, Dieu a retiré de ce monde un homme qui autant qu'aucun autre aurait pu se rejouir et s'enorgueillir de cet immense résultat. Depuis Morse, à qui il fut interdit d'entrer dans la terre promise, vers laquelle il avait conduit son peuple, il semble qu'il y ait une loi divine qui, pour réprimer l'orgueil humain, veut que tous les grands inventeurs, que les hommes aux grandes entreprises soient enlevés précisément au moment de leur triomphe. C'est sans doute en vertu de cette loi que Brunel, l'ingénieur du *Great Eastern*, dont nous avons publié la biographie dans notre dernière livraison, a dû mourir au moment où on lançait le vase monstrueux, et que Robert Stephenson, l'ingénieur du Pont-Victoria, est décédé quelques semaines seulement avant l'achèvement de cette œuvre qui couronne si bien sa remarquable existence. Ce n'est pas du reste la seule ressemblance qu'il y ait entre ces deux hommes de génie. De même que Brunel, Stephenson était le fils d'un ingénieur aussi célèbre que lui-même; et comme lui il fut le collaborateur de son père et le continuateur de ses travaux, de sa fortune et de sa gloire.

George Stephenson ne gagnait que quatre piastres par semaine, lorsqu'il épousa en 1802 la jolie servante d'un fermier, Fanny Henderson. Il savait à cette époque à peine lire et écrire. Son fils, Robert, naquit le 16 décembre de l'année suivante. Le père avait en trop souvent à souffrir de son manque d'instruction pour qu'il négligeât l'éducation de son fils. Il voyait donc de bonne heure à l'école, et ensuite dans une institution dirigée par un M. Bruce, où l'enfant fit de très grands progrès dans l'étude des sciences exactes. De retour à la maison paternelle, à une petite distance de Newcastle, le jeune Stephenson dut comme son père travailler aux mines de charbon et le soir, tous deux ensemble, étudiaient les mathématiques et la mécanique. En 1820, l'ouvrier qui était devenu ingénieur envoyait son fils compléter son éducation à l'Université d'Edinburgh. En 1822, il travaillait encore avec son père qui venait d'établir à Newcastle une manufacture de locomotives. Plus tard il visita l'Amérique en partie pour raison de santé, et, chemin faisant, il met son pied la compagnie des mines d'argent de la Colombie. Après avoir vu le Canada pour la première fois, il retourna en Europe au moment où son père entreprenait le chemin de fer de Liverpool et de Manchester, et il le remplaçait dans la direction de sa manufacture. Il se distinguait peu après par l'invention de plusieurs espèces de locomotives et en 1833 il entreprenait la construction du chemin de fer de Londres et de Birmingham. Telles étaient les difficultés de cette entreprise qu'un des constructeurs mourut de l'inquiétude qu'elle lui causa, et telle fut l'énergie déployée par l'ingénieur que l'on assure qu'il fit pendant les travaux plus de vingt fois le voyage de Londres à Birmingham à pied. Ce chemin de fer fut ouvert en 1838.

Il se livra ensuite à une foule d'autres travaux avant que de se faire connaître au monde entier par trois grandes entreprises, le pont sur la rivière Tyne à Newcastle, le viaduc sur la vallée de la Tweed à Berwick, et le fameux pont tubulaire Britannia, qui relie l'île de Menai et l'île d'Anglesey à l'Angleterre. La conception de ce dernier ouvrage étonna l'Europe par sa hardiesse et son originalité, et son achèvement en 1850, fut pour l'heureux ingénieur le triomphe le plus éclatant. C'était la première fois que l'on osait jeter des tubes de fer sur des piliers éloignés de 460 pieds les uns des autres. De ce moment, il ne se fit plus aucune grande entreprise de ce genre dans le monde sans qu'il la dirigeât ou du moins, sans que les plans proposés eussent reçu son approbation. C'est ainsi qu'il fut successivement consulté et employé par divers gouvernements; et qu'il contribua aux travaux des chemins de fer Belges, de la ligne de Christiana au lac Miosen en Norvège, de celle de Florence à Livourne; qu'il dirigea lui-même ceux du chemin de fer du Caire à Alexandrie en Egypte, y compris deux ponts tubulaires, l'un sur une des bouches du Nil à Damiette et l'autre sur le canal de Besket-al-Saba, et qu'il entreprit de jeter un pont gigantesque sur le Nil. Dans les deux ponts tubulaires de Damiette et de Besket-al-Saba, il y a ceci de remarquable que la voie ferrée passe sur le dessus du tube au lieu de passer dans l'intérieur.

Mais, sans contredit, le plus grand de tous les travaux qui porteront à la postérité le nom de Stephenson, c'est notre pont Victoria, tant à cause des immenses résultats commerciaux et politiques que nous avons à peine indiqués, qu'à cause de ses monstrueuses proportions. Tandis que le pont Britannia au détroit de Menai n'a que 1,880 pieds, le nôtre a