

sentir, tout au plus, car ces choses-là ne se racontent pas, elles parlent d'elles-mêmes ; et puis, si vous m'en croyez un brin, à la plus prochaine occasion qui vous en sera offerte, partez au Nord, à votre tour. Vous y admirerez la riche et belle nature de notre arrière-province, dans sa virginale majesté, et ensuite, vous pourrez dire comme moi à qui voudra l'entendre que notre nationalité canadienne-française, par son élément agricole, le seul vital pour elle, si elle veut se cantonner là, dans ces contreforts des Laurentides, y sera inexpugnable, et y trouvera ses plus certaines garanties d'immortalité. C'est sa terre promise : qu'elle s'en empare.

Allons, partez bien vite : c'est si facile à présent que la voie ferrée s'en va nous déposer doucement jusqu'à Saint-Agathe, soixante milles au nord de Montréal. Partez voir quel regard d'aigle était le sien, le vénéré curé Labelle, lorsqu'il entrevoyait dans son Nord colonisé, garni de chemins de fer le grenier à la fois et le château-fort de la province de Québec, de la nationalité canadienne-française.

* *

Puisque j'en arrive, moi, qu'il me soit permis d'en exprimer tout de suite mon sentiment bien humble, de payer mon modeste tribut d'homages à la mémoire de ce diplomate, de cet économiste distingué, de ce patriote aux grands dévouements, à l'inépuisable zèle.

Oh ! que n'était-il là avec nous, le vaillant apôtre-colonisateur, le roi du Nord, que nous allions enterrer à Saint-Jérôme, il y a une quinzaine de mois déjà ; comme sa grande âme eut jubilé de voir ainsi réalisé son rêve, peut-être le plus cher ! Un chemin de fer pour relier à la civilisation des grands centres les postes avancés de ses colons, postes qu'il avait plantés lui-même un à un dans ses montagnes du Nord.

Il a vu l'entreprise commencée, grâce à ses constants efforts, quelle joie s'il eut pu en considérer le parachèvement. Dans la gloire des régions béatifiques où l'ont fait parvenir ses grands travaux d'apôtre, il a dû voir à son aise la satisfaction de ses enfants qui jouissent de son œuvre enfin parachevée ; et, d'autre part, ceux-ci n'ont pas manqué de rattacher son nom à ce grand événement national et de lui en attribuer la part immense de mérite qui lui en revient.

C'est ce qu'a fait très dignement celui qui fut un des lieutenants actifs du regretté curé Labelle, l'honorable G.-A. Nantel, en protégeant fidèlement avec l'illustre maître disparu les témoignages de reconnaissance profonde que lui prodiguaient les braves populations du Nord où le nouveau chemin de fer va porter une recrudescence de vie et d'espoir en l'avenir.

Ceci se passait le samedi, 9 juillet, lors de l'inauguration officielle du chemin de fer "Montréal et Occidental."

* *

Nous devons à la compagnie du chemin de fer "Montréal et Occidental," et à ses dignes officiers, de sincères remerciements, non seulement pour sa gracieuse invitation et la manière non moins gracieuse dont elle a traité ses invités, mais encore pour nous avoir donné occasion d'admirer une des plus intéressantes voies ferrées qui soient en notre pays. Des gens même qui ont vu le chemin de fer Canadien du Pacifique dans les Montagnes-Rocheuses et la région du lac Supérieur, bouts de parcours les plus intéressants, affirment que, proportions gardées, il n'offre rien de plus étonnant ni de plus admirable à certains endroits comme arts de construction.

C'est à travers les montagnes, pardessus les précipices, en cotoyant les rivières, pour mieux ramper au pied des hauteurs ou en s'accrochant hardiment aux flancs des mamelons à pic pour les enlacer et atteindre leurs sommets altiers, que le "Montréal et Occidental" nous conduit de Saint-Jérôme à Sainte-Agathe.

Deux locomotives sont attelées à notre convoi, qui se compose de cinq wagons. Dès en laissant Saint-Jérôme, tout de suite on commence à gravir la pente, déjà pas mal raide. Lorsqu'on arrive à Shawbridge le premier arrêt de Saint-Jérôme en

gagnant le pôle nord, notre niveau s'est élevé d'une cinquantaine de pieds au moins. On a rejoint, dès en partant la petite rivière du Nord et l'on en suit le parcours, presque sans interruption, jusqu'aux environs de Sainte-Agathe : c'est la seule apparence de vallée praticable pour y dérouler quelque peu d'aplomb le double ruban d'acier d'un chemin de fer. Presque partout c'est sur le rebord même du cours d'eau que la voie ferrée s'allonge : en certains endroits même, il a fallu en détourner légèrement le cours pour donner au chemin une meilleure direction. On l'a fait sans peine avec les têtes de montagnes ou les larges tranches de roc que l'on enlevait ; il était facile de refaire un lit à la rivière.

* *

Après Shawbridge, on arrive à Saint-Sauveur ; par monts et par vaux, notre train a couru sans ralentir sa marche, et puis le panorama est si beau, si grand, qu'à l'admirer le temps passe vite.

À Saint-Sauveur, on trouve une jolie station, avec voie de parage déjà construite. Là aussi, présentation d'adresse et discours par les honorables MM. Ouimet et Nantel.

Même cérémonial à Sainte-Adèle, où notre convoi stoppait peu de temps après. Ici, les bâtiments tout neufs de la gare sont si joliment décorés, que l'artiste du MONDE ILLUSTRÉ croit devoir les photographier pour avoir un souvenir du parcours.

De Sainte-Adèle à Sainte-Agathe, c'est le bout le plus pittoresque de ce très pittoresque chemin de fer. Toujours en longeant la rivière, toujours en louvoyant aux flancs des montagnes, toujours gravissant les pentes assez prononcées et tour à tour redescendant dans la plaine, on s'avance vers le nord.

Mais ici, les sommets qui dressent dans le firmament leur front chauve ou leur nuque à l'épaisse chevelure de forêts, sont devenus légion, et à les considérer ainsi rangés en bataille devant nous, on se demande comment notre machine audacieuse pourra traverser leurs rangs épais.

Et cependant l'on avance, avance toujours, tout surpris de voir à chaque instant comme l'on a vaincu une difficulté pour se trouver en face d'une autre. La locomotive se trouve partout un débouché, qu'elle monte ou descende, qu'elle suive la ligne droite ou courbe sa marche. Soudain on se voit pris de tous côtés, entourés de montagnes, comme en un vaste cirque : comment sortir de là ? Notre train monte, monte, s'enroule presque en spirales autour d'un de ces mamelons géants, et là-bas, au bout, là où les profanes n'y voyaient rien, les constructeurs lui ont ménagé une sortie à cette impasse. Il est bien vrai que pour l'obtenir, cette sortie, il a fallu creuser dans le roc vif de la "Montagne du Sauvage" une ouverture de soixante pieds de hauteur ; étayer la voie au-dessus d'un précipice avec un torrent qui gronde dans les roches à cents pieds plus bas que nous. Qu'est-ce que tout cela pour la mécanique moderne ? Tous ces obstacles se sont évanouis, et c'est au grand galop de notre cheval de fer que nous franchissons ces difficultés énormes d'où les pionniers de jadis mettaient de longues heures à se tirer. Mais dans cette ouverture géante, taillée dans le roc vif, et que l'on voit s'approcher de nous comme un trou béant d'enfer, le train s'affaisse, écrasé par la proportion grandiose, et semble ramper sous cette forteresse naturelle comme un serpent aux pieds d'un castel antique.

Passé la "Montagne du Sauvage" l'on redescend dans la plaine, et voici que nous arrivons bientôt à Sainte-Agathe. Avant, toutefois que d'atteindre ce dernier endroit, nous sommes témoins d'un désastre récent de chemin de fer.

Un déraillement s'est produit le matin même sur la voie que nous parcourons, et nous voyons, en passant, les débris infimes de ce qui fut un train de construction. Par bonheur, aucune perte de vie à déplorer.

* *

Ste-Agathe, est le terminus actuel de cette grande voie de colonisation du "Montréal et Occidental," qui doit atteindre, dans deux mois, Saint-Jovite, dans un an la Châte aux Iroquois et plus tard le

lac Témiscamingue et la ligne transcontinentale du Pacifique.

Le convoi entre en gare au milieu des acclamations d'une foule immense de ces braves colons du Nord, ces bons enfants du grand curé Labelle. Il y a de la joie délirante sur toutes ces figures épanouies, dans tous ces cœurs qui sentent arriver l'espoir de leur avenir social et national, avec ce véhicule du progrès et de la colonisation, le chemin de fer.

Puis, bientôt, fleurs de parterre et fleurs de rhétorique, des mieux choisis, les unes et les autres, marient leurs charmes pour fêter bien ce beau jour d'allégresse.

Après cela, il faut en passer par le traditionnel banquet, très bien servi à Sainte-Agathe : la compagnie reçoit royalement ses invités et se dévoue à leur bien-être, particulièrement M. l'échevin Rolland dont l'exquise politesse oblige tout le monde.

La musique du Parc Sohmer, sous la haute direction de M. Lavigne, est là aussi pour répandre la joie et la gaieté ; et la fin de ce joyeux banquet se noie dans les santés diverses que tout le monde boit franchement et à gogo.

Cependant, malgré le peu de lumière que laisse tomber sur la fête ce ciel brumeux et chargé d'orage, M. Laprès, le si habile artiste, parvient à saisir encore une couple de vues photographiques que LE MONDE ILLUSTRÉ donne dans cette même livraison, en souvenir de cette réjouissance nationale. C'est le train d'excursion, frété par la compagnie du Pacifique et M. Beemer, l'actif entrepreneur du "Montréal et Occidental" ; et c'est encore un groupe des principaux excursionnistes : on y voit les hon. MM. Ouimet, Nantel, Casgrain, Hall, MM. Schreiber et Vallée, ingénieurs des gouvernements d'Ottawa et Québec, M. Desjardins, vice-président de la compagnie du "Montréal et Occidental," et M. Rodier, l'obligeant secrétaire, MM. Beemer, Rolland, Archambault, Morrison de la *Montreal Gazette*, Filion de la *Minerve*, Denault du MONDE ILLUSTRÉ, et autres.

Six heures du soir avaient sonné, on dut songer au retour. La dernière fiche, clou d'argent offert par M. Desjardins, M.P., fut plantée juste en face de la station de Ste-Agathe : madame Nantel, les honorables MM. Ouimet et Nantel faisant ces derniers frais de construction.

Le retour fut rapide, presque à souhait. Neuf heures nous trouvaient à St-Jérôme, où avait lieu l'inauguration solennelle d'un nouveau bureau de poste, par l'honorable ministre des travaux publics d'Ottawa, M. Ouimet, et à deux heures, dimanche matin, s'achevait notre voyage à Montréal.

Enkis Saint-Elme

LE GRAND-DUC CONSTANTIN (K. R.)
(Voir gravure)

Ces deux initiales forment le pseudonyme littéraire sous lequel le grand-duc Konstantinovitch Romanoff—celui-là même que les populations françaises de l'Est acclamaient, il y a quelques jours, avec tant d'énergie et tant d'entrain—a composé des poésies justement célèbres dans toute la Russie.

Car c'est un poète "classé," plein de douceur et de sentiment, que ce prince de trente-quatre ans, cousin et aide-de-camp du tzar, et l'une des figures les plus populaires du grand empire.

À dix-huit ans, il entre dans la marine impériale, se couvre de gloire durant la guerre turco-russe, est nommé lieutenant de vaisseau, et reçoit la décoration de Saint-Georges pour ses actions d'éclat.

Mais le poète qui est en lui ne perd jamais ses droits ; dans un cabinet de travail, la plume à la main, il cisele des strophes que les Russes répètent avec orgueil et qui l'ont classé comme l'un des premiers parmi les poètes de son temps.

Traits caractéristiques de la SATISFACTION DE HOOD : la plus forte vente, le plus de mérite, les plus grandes guerisons. Essayez-la et jouissez de ses bienfaits.