

**POUR
LA BELLE SAISON
D'ETE**



**Le
WILTON**

Complet d'un modèle distinct et de longue durée, ce qui le rend splendide. Il y a un vrai caractère dans le Complet WILTON. Portez-le et vous en serez fier.

Ce complet est fait d'un tissu tout laine de couleur brun-rougeâtre, avec une doublure de soie et des garnitures de première qualité. Ce complet est ajusté, avec deux boutons, et des revers de collet bien roulés.



**Le
ROYCE**

Ce modèle d'un genre plus vieux s'ajuste ample et est de bonne durée. L'habit a trois boutons, single-breasted, et des revers bien taillés. Voilà ce qu'est le complet ROYCE.

Le tissu est aussi bon qu'est la coupe—une serge garantie bleu-marin teintu à l'indigo et de 16 onces. Chaque fil est en laine. Votre choix pour l'un ou l'autre de ces complets pour

\$35

**I. KASNER
EDMUNDSTON, N. B.**

LAMES DE JOIE
—Vous sanglotiez, mademoiselle, vous ai-je offensée?
—Oh! non, ce sont des larmes de joie. Hier, maman me disait encore: "Tu es si bête que pas un imbécile ne voudra t'épouser," et cependant vous avez demandé ma main.

**L'OPTIMISME
EST EN GAGE
DE REUSSITE**

Un journal indépendant de Montréal, l'"Information" qui, comme son nom l'indique, a pour but de renseigner sur le commerce, l'industrie et la finance, publiait dans son dernier numéro l'article éditorial suivant qui a eu quelque retentissement dans la métropole. L'article s'intitule:

"Sir Henry est optimiste" et se lit ainsi:
"Sir Henry Thornton, président des Chemins de fer nationaux, depuis qu'il est arrivé au Canada, n'a jamais été un moment pessimiste. Cette semaine encore, au dîner hebdomadaire du Club Canadien, il a fait preuve d'un optimisme qui d'ailleurs semble s'appuyer sur des faits.
"Nos chemins de fer ont eu, l'an dernier, un surplus de vingt millions sur les opérations. M. Thornton nous promet trente millions pour cette année et il ajoute que le déficit provenant des charges fixes, sera sensiblement réduit ce qui signifie qu'on devra puiser moins dans le trésor fédéral, c'est à dire dans la poche du contribuable canadien. Depuis qu'il est à la tête de cette entreprise ferroviaire sir Henry, à n'en pas douter, a fait des merveilles. Connaissant à fond l'administration des chemins de fer il y a passé sa vie—le président s'est mis résolument à la besogne. Il a coordonné les différents départements il a réduit le personnel où c'était nécessaire, il a amélioré le service, il a diminué les dépenses. Tout cela a été réalisé dans l'espace de quelques mois, il faut avouer que c'est un succès. La tâche de rendre ces chemins de fer payants est une qui aurait découragé tout autre que le président actuel. Cette compagnie n'est pas facile à administrer. Les chemins de fer nationaux, quoiqu'on en ait dit, restent sous le contrôle du gouvernement. Ils appartiennent au peuple canadien qui a payé pour les construire ou les acheter. C'est encore le peuple canadien qui depuis de nombreuses années comble les déficits et les comble encore dans l'avenir. Il reste donc sous le contrôle du gouvernement et donc que la politique s'y mêle. C'est pourquoi il est plus difficile d'administrer cette compagnie qu'une autre.
"Malgré tout cela sir Henry Thornton a bien réussi depuis qu'il est à la tête de l'entreprise. Il a su s'attirer et la confiance de son armée d'employés et celle des "actionnaires". Si les politiciens n'y mettent pas trop la main, on est en droit d'espérer voir un jour les Chemins de fer nationaux faire leurs frais. Ce jour là on devra beaucoup à Sir Henry."

**Rapport Financier de
L'EDMUNDSTON DRIVING CLUB**

Edmundston, le 8 mai 1924

Aux Officiers, directeurs et membres de l'Edmundston Driving Club, Edmundston, N. B. Messieurs,

Après avoir dument et régulièrement examiné les livres, comptes, et affaires générales de l'Edmundston Driving Club, administrés par les officiers et directeurs compétents, je dois déclarer que le tout a été trouvé en ordre et à point, et que l'administration s'est faite sur une base d'affaires solide.

Voici l'Etat financier de votre Compagnie:
ACTIF
Immeuble et propriétés \$11,427.65
Comptes recevables 350.00
Balance à la Banque Royale du Canada 69.44
Balance à la Banque Provinciale 27
Actions non vendues:
245 @ \$25. chacune 6,125.00
\$17,972.36

PASSIF:
Emprunt à La Banque Provinciale du Canada 1,500.00
Comptes payables 940
\$1,509.40

Capital Actuel \$16,462.96
Capital autorisé \$10,000
Comprenant 400 actions de \$25. chacune.
Coût de chaque action \$25.00
Valeur actuelle de chaque action \$41.10
Respectueusement soumis,
M. M. Thériault, auditeur.

LA SOCIETE L'ASSOMPTION

EXAMENS REVISES DURANT LE MOIS
D'AVRIL, 1924.

Tableau d'honneur.

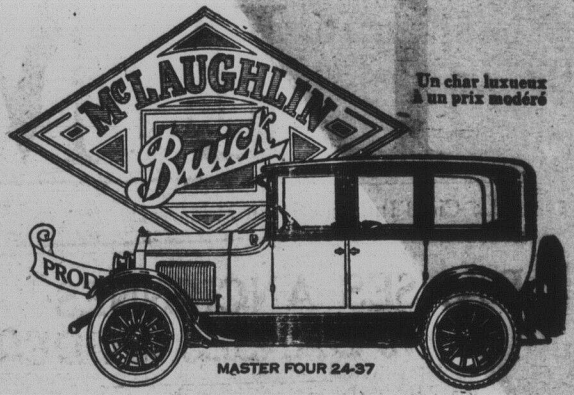
Succursales.	Localité	Membres
1 Acadie	Waltham, Mass	5
14 LaTour	Moncton, N. B.	1
16 Beaubassin	Grand Etang, N. E.	1
43 Allard	Caraquet, N. B.	1
48 Notre Dame	Worcester, Mass.	9
56 Pere Fiset	Inverness, N. S.	9
71 Pere Forgeron	Arichat-Ouest, N. E.	3
82 D'Eon	Pubnico-Ouest, N. E.	1
91 St-Jérôme	Shippagan, N. B.	1
101 P.-A. Landry	East Longmeadow, Mass.	1
104 St-Hilaire	St-Hilaire, N. B.	1
123 St-Jean L'Evangéliste	Newton, Mass.	1
St-Jeanne d'Arc	St-Jeanne d'Arc	2
1F Evangéline	Waltham, Mass.	3
21F Alma Mater	Rumford, Me.	1
		40

**PROGRAMME
DES FETES DU COLLEGE DU SACRE-COEUR**

- Mercredi 21 mai 1924**
6 h. p. m., Réception de Nosseigneurs les Evêques et de Messieurs les Invités.
8 h. Réunion du Comité des Anciens.
Jeu 22 mai
9 h. 1/2 a. m. MESSE PONTIFICALE à l'Eglise du Village.
Sermon de circonstance par M. l'abbé J. Doucet, ancien élève.
12 h. Banquet au Collège.
2 h. p. m. Réunion de l'Association des Anciens Elèves.
4. Bénédiction du Calvaire-Souvenir.
8. Grande Séance Dramatique et Musicale. VERGINGETORIX.

Vendredi 23 mai
8 h. a. m. Messe de REQUIEM pour les Anciens Pères & Elèves défunts.

Tous les Anciens Elèves sont cordialement invités. Nous les prions de bien vouloir avertir de leur venue, soit M. L. Thériault (Département des Travaux Publics Frédéricton), Président de l'Association des A.E., soit le R. P. Mérel, Econome du Collège du Sacré-Coeur.



**Peu Couteux D'achat et
D'entretien**

— cependant elegant et confortable

NOUVEAU dans tous ses détails, cependant, strictement du type McLaughlin-Buick, le Sedan Master Four McLaughlin-Buick du modèle 1924, à cinq passagers, démontre bien l'objectif de la McLaughlin-Buick consistant à donner une satisfaction toujours croissante. D'un prix modéré, il renferme tout ce que désire—élégance, confort et puissance. Sa nouvelle carrosserie "Fisher", son nouveau châssis, garde-boue et radiateur, bouchon de remplissage, marches pieds d'aluminium, pare-choques—son puissant moteur McLaughlin-Buick soupapes-en-tête—ses freins robustes et éprouvés, contribuent tous à la plus grande mesure d'utilité que l'on puisse s'attendre de "L'Automobile Modèle du Canada".

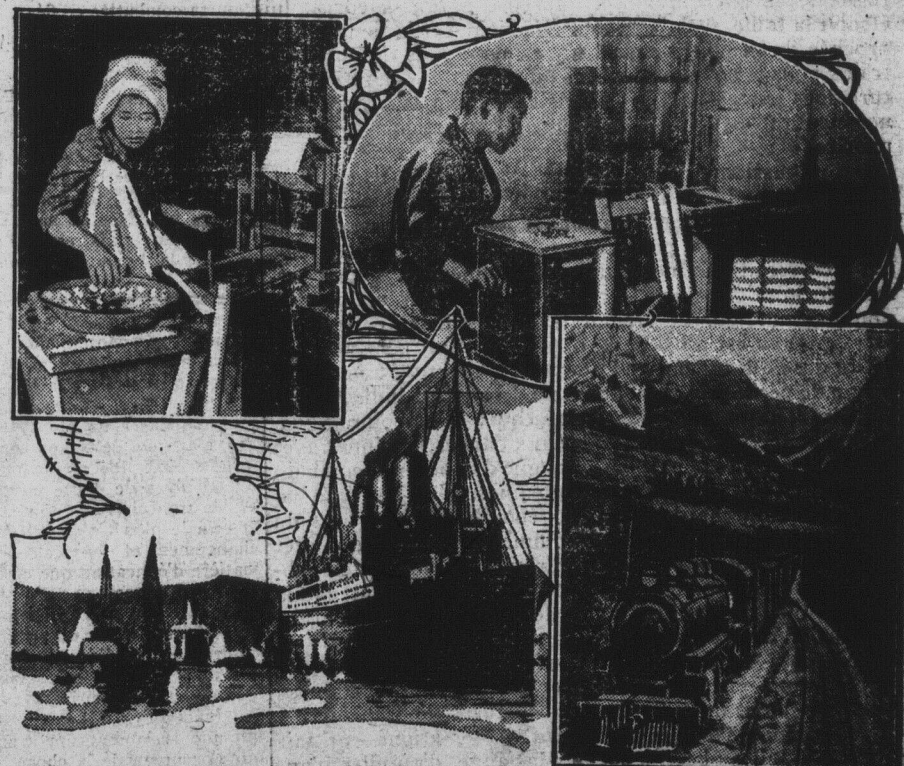
Informez-vous auprès de nous du plan de paiements différés G.M.A.C. C-1197

**CRAIGHTON & RIDLEY, Distributeurs,
WOODSTOCK, N. B.**

Agents pour le Comté de Madawaska:
Patrick Fournier, Edmundston,
D.-J. Long, Clair,
A.-B. Violette, St. Léonard.

MCLAUGHLIN-BUICK

Le ver à soie et son précieux cocon



En haut—Ouvriers orientaux déroulant la soie des cocons, qu'ils font tremper dans l'eau tiède pour faciliter l'opération. En bas—Travaillant les Kochusses avec une cartouche de soie destinée aux importateurs de New-York.

La Chine, qui fut le berceau de la sériciculture, garde la première mise au changement de peau, laquelle est sent sur le point de filer, ce qui se reconnaît à la diminution de leur appétit, il faut fournir aux vers des branches de goud et de bruyère disposées en broussau pour qu'ils puissent se choisir une plus commode pour procéder à cette délicate opération. Enfermé dans son cocon, le ver ensuite naissance au papillon qui pond de nouveaux oeufs. Habituellement, elle est détruite dans son enveloppe, afin que la soie du cocon ne soit pas gâtée par la croissance naturelle de l'insecte.

Des ouvrières habiles sont chargées de dévider la soie des cocons qui se présentent ainsi sous sa forme naturelle, que l'on appelle "bourre de soie". C'est sous cette forme que le précieux produit est surtout exporté en Amérique par voie de l'océan Pacifique. C'est par cette route que le transport s'effectue avec le maximum de rapidité. Car dans l'état où elle se trouve la soie ne peut pas souffrir le moindre retard et il faut qu'elle soit livrée aux filatures de l'Est américain aussitôt qu'il est possible de le faire.

Les ballots de bourre de soie qui s'embarquent dans les cales de l'"Empress of Canada", de l'"Empress of Russia" ou de l'"Empress of Japan", à chaque arrivée de ces précieux ballots du Pacifique Canadien dans le port de Vancouver, sont immédiatement déchargés aussitôt que les caisses ont été attachées. Des trains spéciaux composés de wagons à bagages, attendent sur les quais et sont chargés de leur précieux cargaison, ils sont dirigés à travers le continent jusqu'à leur ultime destination, souvent avec plus de rapidité que les trains de voyageurs.

Le plupart des importateurs de New-York, et la plus grande partie de la soie orientale est destinée, aussitôt leurs consignations au Pacifique Canadien, parce que la route est plus directe et plus rapide que toute autre. Un record a été enregistré il y a quelques semaines, lorsque l'importante quantité de soie expédiée du Japon à bord de l'"Empress of Asia", a atteint New-York via Vancouver, 13 jours, 8 heures et 13 minutes après le départ du paquebot de Yokohama.

De l'empire de Byzance, la sériciculture se répandit en Grèce, en Syrie, en Espagne, en Sicile, dans le nord de l'Italie et en France. Des tentatives furent faites à diverses reprises pour l'implanter en Amérique, mais sans succès, surtout à cause du coût élevé de la main-d'oeuvre. De sorte que nous dépendons encore largement de l'Orient pour nos approvisionnements de soie brute.

L'origine de l'élevage du ver à soie pour fins industrielles dans le Cieliste Empire, se perd presque dans les profondeurs de l'antiquité. La plus ancienne mention qui soit faite de l'industrie séricicole dans l'histoire orientale, remonte à l'année 2660 avant Jésus-Christ, alors que l'impératrice Si-Ling, qui régnait en Chine à cette époque, s'intéressa particulièrement à l'élevage des vers à soie et inventa même dit-on, un métier à tisser les minces fils de leurs cocons. Certes, depuis ses temps reculés, de grands progrès ont été faits dans l'art de préparer la soie, mais le ver, et son enveloppe mortuaire, le précieux cocon, est demeuré tout comme il le faisait il y a plus de 5,000 ans.

On a cependant découvert de nouvelles méthodes de conserver les oeufs et de soigner les vers. Ainsi on se sert maintenant de réfrigérateurs pour garder les oeufs des vers à soie jusqu'à ce qu'on soit prêt à les faire éclore. Lorsque ce temps est arrivé, un stage plus ou moins prolongé dans un incubateur, à une température de 70 degrés Fahrenheit, amène la naissance des jeunes vers, qu'il faut ensuite pendant un certain temps nourrir avec des précautions infinies. Pendant le premier mois, on leur sert

Le
Dit U
F.-A. Mon
F.A. Mongear
nuit, très popul
ce of Wales", l
Gill College, M
son nom pour
se de Tanlac, le
a si grademen
"Après tout
fait pour moi"
"je ressens com
louer devant to
ans de rhuma
m'avaient rend
J'en étais rend
servir d'une car
vinrent affecté
gité et je me
ment hors de s
L'UNIC
L'Union S
mutuels, fon
ne-français e
chef à Ottaw
tout la pays.
elle a, d'aprè
vernements,
dernier, à \$2
C'est une
vie entière, r
15 ou 20 ans,
bénéfices de m
Cette socié
daton, où elle
ses rangs, qu
d'enfants, il s
Le seu
To
Char
Char
240, rue
Compéti.nce
Efficacité
Cre
Fra
duit d'u
cieuse cr
Plusieu
S
LES
EDM
Notre dev
Les meilleu