

A 7 h., je suis à bord. Mais, comme le charbon n'est pas encore entièrement chargé, avec les autres passagers je m'amuse à voir plonger nègres et arabes. C'est une distraction peu dispendieuse. Pour un sou, ils plongent et ramassent dans l'eau la pièce de monnaie qui leur est jetée ; pour 10 sous, ils se jettent à la mer du haut des tentes (soit 26 pieds) ou bien passent sous la quille du paquebot (soit 33 pieds) et comme complément plongent de nouveau afin de prendre la pièce de 0, 50 centimes. Enfin ! à 8 h. $\frac{1}{2}$, nous entrons dans le canal de Suez que nous allons traverser 18 heures durant. La chaleur commence à se faire sentir ; car, des deux côtés c'est le désert avec ses sables réverbérants. Ici et là, quelques arrêts aux garages disposés pour les vaisseaux qui doivent stopper, bon gré mal gré. (1) Aucune distraction, sinon les caravanes qui passent au loin avec de nombreux chameaux.

Lundi, 29. — Ne m'étant pas couché, je puis voir à 2 h. $\frac{1}{2}$ du matin les lumières de Suez ; mais... c'est tout. Un petit vapeur vient chercher la poste et nous gagnons le golfe de Suez. Passant à 2 milles de la côte, sur bâbord nous apercevons dans le lointain les sommets du Sinaï d'où Dieu promulgua les dix commandements. Puis, nous entrons dans la Mer Rouge.

Dimanche, 30. — A 9 h. du matin, les passagers se réunissent sur le pont où les matelots ont disposé, avec divers pavillons, une chapelle provisoire. Nous avons la messe officielle. C'est le R. P. Marie-Bernard, (2) capucin, qui la célèbre. Aujourd'hui, il a fait très chaud : ce sera pire les jours suivants.

Lundi, 31. — Dans l'après-midi, toujours sur bâbord, nous passons à la latitude de la Mecque que nous n'apercevons même pas. Les chauffeurs, tous arabes musulmans, ont dû probablement se livrer à de multiples prosternations à l'adresse de leur ville sainte.

(A suivre.)

FR. MICHEL, O. F. M.,

Missionnaire Apostolique au Chan-toung oriental.

(1) Le canal de Suez, dû au français Ferdinand de Lesseps, est un travail admirable vu les difficultés que présentait un terrain sablonneux. Un seul navire peut y passer. Mais pour ne pas retarder les vaisseaux on a disposé, çà et là, des garages où attendent les navires entrés les derniers dans le canal soit du côté de Port-Saïd, soit du côté de Suez. Des sémaphores avertissent les navires de continuer leur route ou de stopper. Pour passer le canal, il faut payer très cher à la Compagnie qui le possède. L'Annam a payé \$ 4000.

(2) Le R. P. Marie-Bernard a fondé la léproserie du Harrar et, après s'être reposé quelques mois en France, retourne dans sa chère mission.