

LA CHASSE AUX MILLIONS

La première partie de la *Chasse aux Millions* étant finie, nous ne reprendrons la publication de ce feuilleton intéressant que dans le premier numéro de la seconde année du *Samedi*, savoir le 14 juin prochain. Ce retard nous est imposé par le nombre extraordinaire d'abonnements nouveaux qui commenceront avec notre nouvelle année. La seconde partie de ce roman, qui est encore plus mouvementée que la première, peut très bien se suivre sans la connaissance complète du commencement, qui n'est, pour ainsi dire, que le prologue.

HOMMAGE AUX BELLES MONTRÉ-ALAISES

Un journal humoristique d'une autorité incontestable, *Chatter*, publié à New-York par un journaliste d'expérience, Anthony Raph, fait un compliment non équivoque aux femmes de Montréal. Dans le cours d'un article sur la société dans les différentes villes, il dit :

Il y a plus de jolies filles sur la rue Chesnut, Philadelphie, cette année, un jour de beau temps, que dans les villes de New-York, Brooklyn et Baltimore réunies. Je fais exception pour Montréal. Le nom de cette ville apparaît comme entouré d'une auréole aux yeux de ceux qui admirent les belles femmes.

UNE QUESTION REGLEE

Ce qui suit n'est pas une plaisanterie ; c'est, au contraire, un point d'histoire fort intéressant. On sait que les Américains réclament l'honneur d'avoir fait la première traversée océanique avec un steamer ou bateau mu par la vapeur. Il y a quelques années, Sulte renversa ces prétentions et réclama pour le *Royal William*, navire construit dans la Province de Québec, la gloire indéniable d'avoir franchi l'Atlantique sans le secours des voiles. Le constructeur du *Royal William*, qui vit encore, vient d'être découvert à Chicago. Voici son portrait.



James Goudie, de Chicago, est aujourd'hui âgé de 81 ans. Ci-suit son propre récit :

Je me rendis à Québec en mai, 1830, et mes services furent retenus pour la construction du vaisseau. Il fut mis en chantier dans l'automne de 1830 et fut fini en 1831, trop tard pour donner quelque rendement. Comme le choléra éclata en 1832, ce fut un désastre pour le *Royal William*

qui fut, de fait, délaissé. En 1833, on essaya encore de l'exploiter ; mais il entraînait tellement de pertes qu'on décida dans le mois d'août de l'expédier en Angleterre pour l'y vendre. Il y arriva après une excellente traversée de 25 jours. C'est le gouvernement Espagnol qui l'acheta pour \$40.000. Il en avait coûté \$76.000.

Le *Royal William* fut appelé le *Isabel Segunda* et converti en navire de guerre. En sorte que Québec a non seulement fourni le premier steamer transatlantique, mais encore le premier navire de guerre à vapeur.

RAPPORT SUR LES STANDS DE CHARRETIERS (PLACES DE FIACRE)

(4^{me} Composition d'un enfant de chœur.)

(Pour le SAMEDI.)

Les stands sont de certains morceaux de terre, bornés sur tous les sens, excepté sur la hauteur, situés à divers endroits fixes, où les charretiers (cochers) se réunissent pour ensuite se séparer.

Les stands ne sont pas cadastrés et ne peuvent être relevés aux bureaux d'enregistrement ; pourtant elles auraient besoin d'être relevés un peu de temps à autre, parce que, Sapré Nonté ! je connais des charretiers qui relèvent d'elles et qui courent les rues "et la nuit et le jour."

Les stands coûtent moins cher que les écuries de louage ; elle ne sont ni couvertes (pas même d'hypothèques) ni entourées (pas même de soins), et il pleut à travers presque chaque fois qu'il y a de l'orage.

Les stands vivent séparément et sont éloignées les unes des autres de consentement mutuel avec les charretiers. Les particuliers, particulièrement ceux qui ont un *rig*, mettent rarement leurs voitures sur la stand ; ça leur a été reproché plusieurs fois, comme s'ils voulaient se distinguer.

Il ne faut pas taxer d'extravagance un charretier qui garde cheval et voiture ; sa profession l'y oblige. Un charretier n'ayant ni cheval ni voiture serait mal vu sur la stand à moins qu'il *standerait* les *drinks* pour la *crowd* à la bar voisine assez fréquemment ; mais il s'tannerait vite à ce jeu-là.

Il faut aussi une licence pour être admis sur la stand ; et outre de la licence il est très à propos d'avoir un bon grément pour pouvoir occuper un siège réservé. Quelques charretiers prennent en même temps une autre licence : celle de pouvoir boire des liqueurs spiritueuses ; mais quoi qu'il y en ait une quantité, néanmoins ils ne sont pas nombreux en raison de la proportion !

C'est rare qu'on voie un charretier à cheval sur une stand ; c'est comme une malchance dans ce temps-là pour attraper un voyage ; règle générale, les charretiers ne sont pas équestres. Les charretiers vont bien rarement à la selle quoiqu'ils aient la calèche à mener souvent ; le plus grand nombre, comparé à la quantité, conduisent de belles grandes voitures, tandis qu'un petit groupe seulement s'attache aux vieilles *wagines*.

Les petits chars ne se mettent pas sur la stand ; c'est dû à la sympathie que les charretiers n'éprouvent pas pour eux.

Une stand sans charretiers n'est pas très portée ; ce sont ces derniers qui font vivre une stand avec les produits de leurs courses.

Pour bien connaître une stand dans une ville étrangère, aussitôt que vous arriverez à un *square* ou carré et que vous y trouvez des gens

ronds, c'est là ! La plus grande dépense des charretiers c'est d'avoir à garder et entretenir chevaux et voitures ; si ce n'était que cela, bonté, qu'ils feraient de l'argent !

Pour être charretier, il faut être doué d'une nature chevaleresque ; mais aussi sont-ils heureux, les charretiers ! toujours le derrière dans la voiture et le manche du fouet à la main.

Une personne qui veut faire une bonne marche pour sa santé est aussi bien à ne pas prendre de voiture ; de fait on voit fort peu de piétons en voiture. En hiver, c'est différent, et les clubs de raquettes se servent toujours de carioles dans leurs grandes marches.

Il serait plus profitable de localiser les *Stands* sur des lots de terre à la Campagne ; ces terrains qui ne s'engraissent pas à l'eau de pluie, s'enrichiraient vite, tandis qu'à la ville, ni le macadam, ni les pavages en bois ne poussent plus vite sur les stands.

C'est terrible de ce que c'est oublié un charretier ; il croit toujours que le tarif vient d'augmenter de 50o/o ; à part cela c'est bien rare que sa montre tienne le temps exact pendant une course à l'heure.

ATSANNEN.

Québec, le 20 mai 1890.

L'AGE DES PERSONNAGES BIBLIQUES

On soulève de nouveau la question de la traduction exacte de l'hébreu à propos de l'âge que la Bible donne à Adam et aux autres. Ainsi la traduction fait dire à la Bible en parlant d'Adam : "Et le nombre des jours d'Adam était neuf cent trente ans." Mais la manière de compter des Hébreux n'était pas comme la nôtre. On prétend que le texte original dit : "Cent ans, et trente et neuf jours ;" c'est-à-dire que le neuf doit se mettre à la fin de la phrase et non au commencement. D'après cette interprétation, voici quel serait l'âge des personnages bibliques :

Nom.	Age exact.	Age tel que traduit.
1. Adam	139	930
2. Seth	121	912
3. Enos	114	905
4. Caïn	119	910
5. Malaléel	122	895
6. Jared	117	962
7. Hénoch.	114	365
8. Mathusalem	124	969
9. Lamech	117	777
10. Noé.	159	950

ELLE NE LE SAURA JAMAIS

Elle (après un orage conjugal). — Je serais bien étonnée d'apprendre qu'il y a des hommes au Paradis.

Lui. — Ce qui m'attriste, c'est que vous ne pourrez jamais l'apprendre par vous-même.

REBUS



Solution du dernier rebus :
"ELLE A VECU SUR L'EAU."
L avec U sur l'O.