

## Exposition annuelle du comté d'Hochelaga

(Suite)

Du reste, c'est ce qui a été exprimé dans les discours qui suivirent le banquet donné le soir, à l'hôtel Bureau, pour clôturer l'exposition dont il s'agit.

Le dit banquet était présidé par Son Honneur le maire H. Laporte, de Montréal. A ses côtés, à la table d'honneur, se trouvaient les honorables ministres Préfontaine et Gouin, les députés Léonard et Leblanc, ainsi qu'un grand nombre de personnalités et d'exposants, qui complétaient l'assistance.

Comme nous l'avons dit, des discours furent prononcés en cette circonstance par les personnages du gouvernement sus-nommés.

Discours qui, en général, durent plaire aux multiples invités, et qui encouragèrent nos vaillants cultivateurs à suivre la voie des progrès que, depuis quelques années, leur tracent de multiples comices agricoles.

Dès que le gouvernement provincial, aidé par le fédéral, aura les ressources nécessaires, affirme l'honorable Lomer Gouin, il se fera un agréable devoir de mettre à exécution plusieurs projets concernant l'agriculture et ses progrès dans cette province. Un collège d'agriculture sera fondé, ainsi que de nombreuses écoles, et les gens de cette province, sous ce rapport, n'auront plus rien à envier aux provinces soeurs.

Bien d'autres choses, bonnes et pratiques, furent prononcées dans ces discours aussi pacifiques que progressifs; nous avons un regret, c'est celui de ne pouvoir les rapporter à nos lecteurs. Il n'empêche que par l'exposition du comté d'Hochelaga, nous avons été heureux de constater combien grand est l'avenir que notre cher pays devra à l'agriculture, mère de l'industrie et du commerce!

## Comment Montréal entretient ses rues

(Suite)

Dire quel est le genre de corps qui répondrait le mieux à ce "parquetage" de nos rues serait difficile; car une foule d'essais ayant été faits pour répondre à cette question, on s'est rendu compte que tel ou tel corps convient plus qu'un autre, selon la nature du sol et la résistance qu'il doit offrir, comme nous l'avons déjà laissé entendre.

Une fois les rues dans le meilleur état possible, selon les moyens financiers de la ville, il s'agit de les entretenir propres. Pour cela, on emploie tout un matériel spécial, et des équipes de balayeurs, gens de voirie, etc.

Disons que ces sortes de travaux sont à Montréal faits d'après deux grandes divisions, celle de l'Est et celle de l'Ouest, que divise la rue Saint-Laurent.

Dans l'est, c'est un M. Frigon qui a charge du nettoyage de cette partie de la ville. L'ouest, lui, est confié à un M. Mowat, qui a à sa disposition un matériel et un personnel sensiblement égaux et similaires à ceux dont dispose M. Frigon. Ce dernier, par exemple, a sous ses ordres 40 voitures à arroser, tirées par un cheval, et deux autres voitures à arroser tirées par deux chevaux, lesquelles font du service de jour et de nuit, en été; un balai mécanique à deux chevaux, 5 balais mécaniques à un cheval, service de nuit; et 18 tombereaux pour vidanges d'ordures recueillies sur la voie publique.

Quant au personnel, il se compose toujours, pour l'est de Montréal, de 26 balayeurs (de blanc habillés pendant l'été, comme le montre notre gravure) et de 15 balayeurs de nuit, qui suivent les tombereaux dont nous avons parlé.

Si à ces gens on ajoute les conducteurs des voitures de ce service de voirie, les contremaîtres, etc., on voit que Montréal a à son service un personnel de voirie assez nombreux et complet, sous les ordres du surintendant M. John R. Barlow, assisté de M. Mazurette, à l'obligeance duquel nous devons la plus grande partie des détails que nous donnons ici.

En terminant ce bref aperçu de l'entretien des rues de Montréal, disons que le travail de pavage est fait selon les procédés les plus modernes et d'après les spécifications de cahiers de charges scrupuleusement suivis, et que, en outre, il requiert l'usage de plusieurs rouleaux à vapeur variant en poids de 6 à 15 tonnes. C'est un de ces rouleaux que montre notre dessin ci-contre.

Quant à ce que devient l'énorme quantité des déchets et ordures produits tous les jours en notre ville, nous l'apprenons dans un autre numéro de cette revue, où il sera traité des incinérateurs et destructeurs municipaux du service de la voirie.

JULES A. HAMEL.

## Le plus grand des lieux d'amusements du monde

(Suite)

La législature s'en émut, et à un moment donné, il fut question de convertir Coney Island en un énorme parc. Malgré les ouvriers qu'on y mit à cet effet; malgré les articles de réprobation écrits par les journaux, Coney Island vit s'accroître d'année en année sa mauvaise réputation. L'océan n'y était qu'une excuse à mille travestissements plus ou moins honnêtes. Du moins, c'est ce que prouva le plus jeune des journaux de New-York.

Cette localité finit par jouir d'une réputation tellement mauvaise, que quiconque s'y aventurerait une fois n'y retournerait plus.

A son extrémité ouest, là où l'endroit et ceux qui le fréquentaient laissaient le plus à désirer, un habile spéculateur construisit une enceinte dans laquelle on donnait des représentations honnêtes, et où la nourriture et les boissons étaient à un prix raisonnable. Partout le nouvel impressario s'ingénia à faire régner un semblant de propreté et d'ordre. Cela s'appelait, grâce à de certaines performances hippiques, le Steeplechase Park. Certes, on s'aperçut vite que les cinq millions d'âmes de New-York et de ses environs ne demandaient pas mieux que de s'amuser, même au risque d'être malmenés et volés à l'occasion. S'il en était ainsi, c'est que le public New-Yorkais commençait à en avoir assez de courir les expositions du pays, pour se distraire, et cela au risque de perdre la vie dans de nombreux accidents de chemins de fer. Deux jeunes gens, qui avaient étudié les habitudes du peuple américain, et qui avaient donné des représentations à différentes expositions, ayant constaté les succès du Steeplechase Park, établirent le Luna Park, un terrain loué à bon marché à Coney Island. Ces messieurs, par l'ornementation, les lumières électriques, etc., firent tout leur possible pour que ce terrain prit l'aspect d'un coin d'exposition. A cet effet, ils acceptèrent, dans l'enceinte du Luna Park, toute baraque foraine qui pourrait intéresser le public. Voilà pourquoi, à Luna Park, dès le début, on put voir: des navires aériens, des voyages de sous-marins, des chemins de fer de décors, des canaux, des tunnels, des expositions d'animaux et mille autres choses. Ces essais furent des plus heureux. Le nombre des visiteurs venus de la ville augmenta au point que les compagnies de tramways durent doubler et tripler leurs services. Quant à la composition des foules, elle avait totalement changé, et pour le mieux. Des dames commencèrent à faire leur apparition à Coney Island, et, tout compte fait, la foule prit là un air de décence qui lui était précédemment inconnu. Peu après on construisit "Le pays du rêve", dont nous donnons des vues. C'est, on le sait peut-être, un ensemble d'édifices et de jeux, unique au monde, colossal de proportions, fort curieux, et qui n'a qu'un but: distraire et intéresser les multitudes qui s'y engouffrent journellement. L'ouest de Coney Island a, à cet effet, été complètement transformé; on y a dépensé des millions. Les recettes qu'on y fait sont énormes. Tout ce que l'art et l'esprit inventif d'un peuple peuvent concevoir à son application au "Pays du rêve" — Dream land — comme disent les Yankees. Voilà comment il se fait qu'on puisse y voir toutes sortes d'animaux de transport; comment on y assiste à de véritables simulacres d'incendie, où les flammes sont de véritables flammes mises exprès dans une bâtisse en fer; où les pompiers sont des gens du métier, les chevaux de véritables chevaux.

Même les horreurs de la guerre sont merveilleusement représentées à Coney Island, pour les gens épris de fortes émotions. Là, on représente en miniature la prise de Port-Arthur, avec canons, quarante et quelques petits vaisseaux qui font feu de tous bords. La guerre des Boers, avec Cronje, répétée en épisodes deux fois par jour, a fait fureur pendant des mois. En outre de tout cela, se trouvent à Coney Island de superbes pavillons de danse, énormes et admirablement décorés. Rien ne manque pour faire de cet endroit un centre d'attractions de premier ordre. Glissières, vire-vires vertigineux, enfin, tout ce qu'on peut imaginer pour donner de l'émotion ou amuser le peuple.

Finissons ce bref aperçu de ce qu'est Coney Island en disant que l'ex-sénateur Wm. H. Reynolds est le président de la compagnie qui fait florès au "Dreamland". Et, nous ne quitterons pas un sujet si attrayant sans faire remarquer que notre superbe île Sainte-Hélène, en face de Montréal, en plein Saint-Laurent, semble toute désignée pour, en notre métropole, jouer un rôle similaire à celui du Coney Island de New-York.

Même, si nous ne nous trompons, il a déjà été question d'une telle entreprise à cet endroit. Peut-être verrons-nous un jour un "Dreamland" canadien, où nos gens iront se distraire, oublier un moment les durs moments de la vie, dans une poussée honnête vers de saines distractions.

## Esquisse de la vie de l'ouvrier Canadien

(Suite)

Si parfois il chôme, (cela arrive dans tous les pays,) il sait que la communauté est riche et entreprenante, la morte-saison ne durera pas, et, alors, on le voit (ainsi que le montrent nos gravures) aller attendre la mise en vente des grands journaux, pour y lire une annonce qui lui demande de l'occupation.

Au sujet de la continuité de l'ouvrage, il est peut-être bon de noter qu'elle est d'autant plus facile que, souvent, nos travailleurs ont plusieurs cordes à leur arc. Les progrès de la mécanique, la division du travail dans l'industrie, facilitant les différents modes d'occupation de l'homme d'usines ou d'ateliers. En effet, il n'existe pas, chez nous, de corps de métiers, de maîtrises tels qu'il en existait jadis. Certes, la plupart des ouvriers ont un métier qu'ils ont consciencieusement appris, mais vient-il à leur faire défaut, ils se tournent d'un autre côté, suivent les conseils d'un contremaître, bref, entreprennent un autre ouvrage, le mènent à bonne fin, et gagnent leur vie sans trop de difficulté.

Voilà probablement ce qui est la cause d'une légère ombre au joli tableau de la vie ouvrière canadienne. Nous avons nommé une trop grande imprévoyance, un manque d'économie assez évident. Heureusement, nos gens l'ont compris, et la statistique de nos caisses d'épargne commence à en faire foi. L'ouvrier s'aperçoit enfin que dilapider ses modestes ressources dans de nombreuses fêtes publiques est peu sage, et voilà pourquoi on en voit qui recherchent un délassement plus paisible et moins coûteux, dans des occupations pour ainsi dire plus familiales, telles que le jardinage ou de petits travaux de maison, parfois à tendances artistiques, parfois simplement utiles à la famille.

G. BOUCHER.

## Nécrologie

Décès survenus à Montréal dans la semaine finissant le 24 septembre 1905.

Martel, Christina, 19 ans.  
Juneau, Dme Samuel, née Beauchamp, 28 ans.  
Gingras, Dme Anselme, née Keenan, 30 ans.  
Ricard, Zoé, 62 ans.  
Lesperance, Auguste, 63 ans.  
Vigeant, Vve Isaac, née Bergeron, 83 ans.  
Gascon, Pierre, 84 ans.  
Jehn-Prume, Louis-Erasmus, 60 ans.  
Labele, Vve Jos., née Labele, 84 ans.  
Giroux, Dme Aug., née Dahill, 65 ans.  
Mirault, vve G., née Malette, 61 ans.  
Lefevre, Pierre, 64 ans.  
Petitclair, Dme Jos., née Savard, 29 ans.  
Otis, Jean-Charles, 28 ans.  
Barrette, Uric, 24 ans.  
Dyner, James, 26 ans.  
Demers, Dme Léopold, née Williams, 31 ans.  
Noan, Elisabeth, 30 ans.  
Brisebois, Adéline, 71 ans.  
Noel, Nazaire, 32 ans.  
Doyle, Dme Peter, née Doran, 26 ans.  
Gaboury, Félix, 50 ans.  
Gagnon, Joseph, 58 ans.  
Chouinard, Ludger, 20 ans.  
Joly, Dme J.-B., née Cloutier, 60 ans.  
Gauthier, William, 28 ans.  
Ste Marie, Vve Edouard, née Goedike, 76 ans.  
Mutzkutz, Wilhelm, 23 ans.  
Giroux, Henri-Barthélemy, 20 ans.  
Godin, Elie, 55 ans.  
St Denis, Marie-Anne, 35 ans.  
Dufort, Vve Raymond, née Mercier, 84 ans.  
Mailhot, Charles, 56 ans.  
Gravel, Marie-Louise-Reonnie, 13 ans.  
Wood, Thomas, 51 ans.  
O'Donnell, 37 ans.  
Paré, Vve Abondius, née Benoit, 39 ans.  
Ménard, Dme Arthur, née Blanchard, 27 ans.

## New York Central and Hudson River, R. R.

Les Trains quittent la Gare Windsor comme suit :

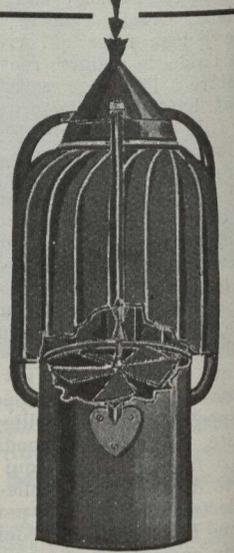
7.50 A.M. tous les jours. Pour tous les points des Montagnes Adirondacks, Malone, Utica, Syracuse, Rochester, Buffalo, Albany, New-York et tous les points au Sud.  
7.50 A.M. excepté le dim.  
10.20 A.M. excepté le dim.  
2.00 P.M. excepté le dim.  
5.10 P.M. excepté le dim.  
7.30 P.M. tous les jours.  
9.15 A.M. Dim. seulement

NOTE. — Le train de 7.50 a.m. n'arrête pas à Châteauguay.

Pour billets, horaires, accommodation de chars Pullman, et toutes informations, adressez-vous au bureau de la ville, 130 rue Saint-Jacques.

H. J. HÉBERT, Agent local pour la vente des billets. F. E. BARBOUR, Agent général.

# Ventilateur Aeolien



LE VENTILATEUR a établi sa supériorité sur tous ceux qui ont été soumis au public. Il a établi, par des essais qui en ont été faits, son adaptabilité à la ventilation des grandes bâtisses, de cabinets, des voûtes d'églises, des écoles, des manufactures, des étables, etc. Il est pourvu intérieurement d'une vis à ailes, au moyen de laquelle un courant d'air continu est établi. Le caractère distinctif de ce ventilateur est que le pouvoir moteur n'est pas seulement produit par le plus léger courant d'air, mais encore par la différence de température à l'intérieur et à l'extérieur de la bâtisse.

Tout ventilateur est garanti donner entière satisfaction.

Catalogue illustré envoyé gratis sur demande.

**T. LESSARD**  
Ci-devant de Lessard & Harris  
SEUL MANUFACTURIER

Plombier et Poseur d'Appareils de Chauffage  
191 rue Craig Est, Montréal  
En face du Champ-de-Mars

## LE PACIFIQUE CANADIEN

DE LA GARE WINDSOR  
BOSTON, LOWELL, \*9.00 a.m., \*7.45 p.m.  
PORTLAND, OLD ORCHARD, +9.00 a.m.  
\*7.45 p.m.  
SPRINGFIELD, HARTFORD, - +7.45 p.m.  
TORONTO, CHICAGO, +9.30 a.m., \*10.00 p.m.  
OTTAWA, +8.45 a.m., \*9.40 a.m., \$10.00 a.m.  
+4.00 p.m., \*9.40 p.m., \*10.10 p.m.  
SHERBROOKE, +8.30 a.m., 11.40 p.m. +4.30 p.m.  
17.25 a.m.  
HALIFAX, ST. JOHN, N.B., - +7.25 p.m.  
ST. PAUL, MINNEAPOLIS, \*10.10 p.m.  
WINNIPEG, VANCOUVER, \*9.40 a.m., \*9.40 p.m.

DE LA GARE VIGER  
QUEBEC, +8.45 a.m., \*2.00 p.m., \*11.30 p.m.  
OTTAWA, +8.20 a.m., +5.45 p.m.  
JOLIETTE et ST-GABRIEL, - +8.45 a.m.  
\$8.50 a.m., 12.00 p.m., +4.45 p.m.  
ST-AGATHE, +9.00 a.m., \$9.15 a.m., 11.25 p.m.  
+4.30 p.m., w 5.20 p.m., +5.30 p.m.  
LABELLE, R.9.00 a.m., 1.40 p.m.  
\* Quotidien + Quotidien, excepté les dimanches.  
M Mardi et Jeudi. R Mardi et Jeudi seulement.  
+ dimanche seulement + Quotidien excepté le samedi. 1 Samedi seulement. w Vendredi seulement.

A. LA LANDE agent des passagers pour la ville, Bureau des billets de la ville, 129 rue St-Jacques, voisin du Bureau de Poste, Montréal.

Billets de passage sur steamers sur l'Atlantique et le Pacifique.

## GRAND TRUNK RAILWAY SYSTEM

Le plus beau train de chemin de fer au Canada.

Le train

## International Limited

a mérité son titre de "premier du pays" il n'est dépassé par aucun, tant en vitesse, confort moderne ou régularité. "INTERNATIONAL LIMITED" part de la gare Bonaventure tous les jours à 9.00 hrs a. m., arrive à Toronto à 4.30, Hamilton 5.30, Niagara Falls, N.Y. 8.26, Buffalo 9.20, Boston 7.38, Detroit 9.30 et Chicago 7.20 le lendemain matin. Il consiste en wagons à vestibule, chars palais, dortoirs et buffet. C'est un des trains les plus rapides du monde entier, et vous ne devriez pas perdre l'occasion de le prendre pour voyager dans l'ouest.