

L'OISEAU-MOUCHE

Journal littéraire et historique, publié tous les quinze jours (les vacances exceptées.)

Prix de l'abonnement : 50 cents par année, pour le Canada et les Etats-Unis. On accepte en paiement les timbres-poste de ces deux pays.

AUX AGENTS : Conditions spéciales très avantageuses.

Pour l'UNION POSTALE, le prix de l'abonnement est de 3 fr. 50 cent.

Pour ce qui a rapport à l'administration et à la rédaction, s'adresser à

THS DUFOUR,

Gérant de L'OISEAU-MOUCHE,

Séminaire de Chicoutimi,

Chicoutimi, P. Q.

Imprimé aux ateliers typographiques de M. J.-D. GUAY, à Chicoutimi.

CHICOUTIMI, 12 JANVIER 1895

BONNE ANNÉE !

L'OISEAU-MOUCHE souhaite, à tous ses abonnés et à tous ses lecteurs, la plus heureuse année qui se soit jamais vue et au goût de chacun. Ce vœu, il le fait de tout son cœur. Il est vrai que le cœur en question est fort minime : mais cela ne fait rien. Car de même que de la très petite graine de la *Sinapis alba*, L. (autrement dite : "Sénévé", pour ceux qui d'aventure ignoraient encore la botanique) s'élève une plante de grande taille, de même, etc.—Il est vrai, aussi, que voilà la vingt-quatrième partie de l'année qui s'est écoulée déjà. Cela ne fait rien non plus. Si l'on est heureux durant les vingt-trois parties qui restent, ce sera encore joli.

Donc, que l'on prenne courage : que l'on fasse ce qu'il faut suivant les circonstances ; et, Dieu aidant, l'on jubilera jusqu'au 31 décembre, soit dans les consolations, soit dans les épreuves et les souffrances, comme Dieu voudra.

ORNIS.

NOTRE TROISIÈME ANNÉE

Oui, L'OISEAU-MOUCHE commence aujourd'hui son troisième volume.

Plusieurs, qui n'y regardent pas de si près, s'imaginent que l'année du journal correspond avec l'année scolaire et commence en septembre. Mais, ils se trompent grandement. Quand l'Administrateur, le farouche Administrateur dont nous avons déjà parlé, va lire ceci, il va sûrement nous faire une scène, parce que nous ne laissons pas les gens dans l'erreur : ce qui lui procure l'avantage de retirer

pas mal d'argent en septembre. Mais, quoi qu'il fasse ou dise, nous aimons mieux dire la vérité, dût notre caisse en souffrir. Ah ! l'amour du lucre ne nous anime guère !

Que nos amis s'en réjouissent avec nous : L'OISEAU-MOUCHE est en pleine prospérité. On nous témoigne de partout qu'on l'aime bien, et ce trésor de sympathie lui est infiniment précieux, si précieux qu'il ne veut rien négliger pour le conserver. D'autre part, sa circulation augmente constamment, ce qui prouve qu'il ne déplaît pas trop.

Eh bien ! nous voulons continuer à faire notre possible pour répondre dignement à la bienveillance que l'on a pour nous. Notre bonne volonté ne faillira pas à la tâche.

Sur l'un des prochains numéros nous commencerons à publier un travail de grand intérêt sur "la finance", que l'un de nos amis a bien voulu écrire pour notre petite feuille. Ce sera encore de l'éducation.....pratique ; et les censeurs de nos cours d'étude ne se posséderont plus de joie. C'est une aventure qui leur arriverait plus souvent, s'ils connaissaient mieux l'organisation de l'enseignement classique, en cette Province.

A tous ceux à qui il doit ses succès, L'OISEAU-MOUCHE offre ses remerciements très sincères.

ORNIS.

LE ROYAL WILLIAM

Nous sommes plusieurs personnes, à Ottawa, qui avons étudié l'histoire du navire à vapeur le *Royal William*. Aussi l'article de L'OISEAU-MOUCHE du 13 octobre dernier a-t-il été lu avec plaisir dans notre cercle.

Je vous dirai que je me suis donné la peine de consulter les journaux publiés à Québec et à Montréal au cours des années 1828-1835. Cela m'a permis d'appuyer par un discours la proposition, faite à la Société Royale en 1893, de prier le parlement de placer une plaque commémorative dans son enceinte, afin de réclamer pour le Canada l'honneur d'avoir accompli la première navigation océanique qui se soit faite par le seul secours de la vapeur—ce qui est de toute importance dans la question.

Par la lecture des journaux ci-dessus mentionnés, j'ai découvert un fait propre à donner encore

plus de valeur au point principal—c'est que le projet de la construction du navire avait pour calcul la navigation océanique. Tout a été mûri, travaillé, préparé en vue de cette tentative hardie. Il ne manquait pas de gens pour crier contre une entreprise aussi téméraire. On disait que, si la chose pouvait être considérée comme faisable, les Américains y auraient déjà pensé.

Malgré les sarcasmes et les satires, le bâtiment se construisait, et les actionnaires se réunissaient à dates régulières pour prendre connaissance des travaux exécutés, pour en ordonner de nouveaux et aussi pour répondre aux attaques de la presse. C'est de cette manière que l'on voit bien clairement le but et les motifs des propriétaires du navire. Aucun cas semblable n'a eu lieu avant 1840 ou 1841.

La rivière Hudson, d'Albany à New-York, eut un bateau à vapeur en 1807 ; le Saint-Laurent, de Montréal à Québec, en 1809 ; mais ni l'un ni l'autre de ces deux "pyrosophes", ainsi qu'on les désignait, n'avait été construit pour la mer, et ils se gardaient bien de l'aborder.

Vers 1817, le *Savannah* fut aménagé de façon à descendre une rivière de la Géorgie, à entrer quelque peu dans la mer et remonter une rivière voisine. C'était un vaisseau à voile ; on lui laissa sa mâture et ses voiles, et l'on plaça dans la coque un mécanisme à vapeur dont il fit usage pour vaincre les efforts de la marée, en entrant et sortant des rivières en question. Un jour, il fit voile sur New-York, et manœuvra dans le port en utilisant ses roues à vapeur, ce qui fut beaucoup admiré. Plus tard, il traversa l'océan, par le seul usage de ses voiles, ceci est constaté ; mais en approchant du port, il alluma ses feux—de sorte que toutes les chaloupes de sauvetage s'élançèrent à son secours, le croyant aux prises avec un incendie.

La navigation à vapeur, de Montréal à Québec, était très développée en 1820 ; elle comptait une quinzaine de vaisseaux ; sur ce nombre, plusieurs avaient eu occasion de s'aventurer plus bas que l'île d'Orléans. Ces pointes, poussées vers le grand golfe, amenèrent la connaissance de ce qu'il faudrait faire pour naviguer au large avec des navires à vapeur. Toute l'histoire des origines du *Royal William* est là. Nous avions acquis l'expérience de cette chose avant