

seignements utiles, aux détails intéressants et comme nous l'appelions, l'homme aux notes. A Lévis il prenait des notes, dans les chars il prenait des notes, dans l'*Admiral* il prenait des notes, enfin, partout il prenait des notes. Aussi son rapport est-il l'un des plus substantiels de tous ceux qui ont été publiés.

“ L'*Admiral*, construit en 1876 par le gouvernement des Etats-Unis fut d'abord destiné au service des phares ; il mesure 180 pieds de longueur sur 30 de largeur. En 1880, ce vaisseau fut reconstruit et mis à la disposition du général Grant à bord duquel il fit les longs voyages dont on se rappelle encore. Au retour du général, ce vaisseau est vendu à une compagnie privée de New-York, et en 1881 MM. Chabot, McGrevey & Cie en firent l'acquisition et le mettaient sur la ligne de la Baie des Chaleurs. Il fait deux voyages par semaine, de jour, de Dalhousie à Gaspé, distance de 180 milles et touche à quinze ports différents durant le trajet. Il peut recevoir à son bord 500 passagers d'entrepont et 60 de cabine. L'*Admiral* parcourt facilement ses douze milles à l'heure et a été construit avec une solidité telle qu'il peut résister aux plus fortes tempêtes. Le prix du passage de Dalhousie à Gaspé est de \$6.00. ”

Tout dans ce vaisseau ne respire que l'ordre et la propreté. Le capitaine, M. Joseph Dugal, canadien-français, et le boursier, M. T. Bogue, ont fait preuve de la plus exquise politesse envers les touristes. ”

Après dîner, le temps s'est un peu éclairci ; la pluie a cessé, le vent s'est calmé ; mais la mer est encore fort agitée.

On lève l'ancre et nous voilà en route.

Tous ceux que le mal de mer n'avait pas encore atteints, parmi lesquels se trouvaient plusieurs dames, forment un groupe à l'avant et semblent jouir des pirouettes du vaisseau. Il est bien vrai que de temps à autre, quelqu'un blêmit, abandonne la partie pour aller cacher à l'arrière ou dans sa cabine la preuve de son indisposition.

On épuise le répertoire des chansons cana-

diennes, et surtout l'*alouette* est plumée au vit.

A chaque paroisse, le sifflet se fait entendre, une chaloupe en panne nous attend, nous accoste, prend la malle, le fret et s'éloigne, sans presque retarder notre marche ; car dans tout le parcours, il n'y a que trois quais : à Carleton, à New-Carlisle, à Gaspé.

La nuit est arrivée, la côte est disparue, sauf quelques lumières lointaines que l'on aperçoit ça et là. Le sifflet se fait entendre de nouveau, nous sommes à Port Daniel, dernière paroisse du comté de Bonaventure. Comme aux autres stations, une chaloupe nous accoste et prend les effets qui lui sont réservés. Comme il n'y a plus rien à voir, je gagne ma cabine après m'être assuré qu'à cinq heures le lendemain, nous serions à Percé.

Dimanche, 23 août.

Un coup de canon me réveille en sursaut. Deux minutes après, j'étais sur le pont. La première personne que je rencontre est Mme Lavery, drappée dans son manteau et grelottant, car le pont était tout humide et l'air fort piquant.

La machine est arrêtée pour fournir aux voyageurs l'avantage d'admirer un spectacle unique dans le monde entier. Châteaubriand a décrit le coucher du soleil sur l'Océan, la chute de Niagara, un serpent entrant dans sa tente, et beaucoup d'autres tableaux pittoresques, mais il n'a jamais vu le soleil se lever et réfléchir ses rayons sur le rocher de Percé.

Quel beau tableau ce grand écrivain aurait pu faire d'une si grande curiosité naturelle !

La paroisse de Percé est située à l'extrémité sud-est de la Gaspésie.

Cette paroisse a devant elle l'Isle de Bonaventure, habitée par environ quarante familles, nous a-t-on dit, et le rocher de Percé. Détaché de la côte, il forme une île dans le golfe, mais une île d'un caractère bien différent de toutes les autres. Elle a trois ou quatre arpents de long sur une centaine de