

LE MONDE ILLUSTRÉ

MONTRÉAL, 29 AVRIL 1893

SOMMAIRE

TEXTES.—Entre-Nous, par Léon Ledieu.—Lettre d'Acadie, par Jules L. nos.—Carnet du *Monde Illustré*, par Jules Saint-Elme.—Poésies : Son amour, par Mme Edouard Lenoir ; Hommage reconnaissant, par Frid Olin.—Nos correspondants à l'étranger : Mme Marie-Edouard Lenoir, par Jules Saint-Elme.—La prévoyance, par Jeanne l'Etoile.—Pages étrangères, par Michel Delines.—Oés es : A la Muse de Lormont ; Sur l'envoi de plusieurs de ses livres, par Frédéric Lévy.—Nouvelle canadienne : Le naufrage d'un bonheur, par Pedro.—Nouvelles à la main.—Notes sur l'Exposition de Chicago.—Choses et autres.—Feuilletons : Les deux mariages de Cécile.—Les Mangeurs de Feu.—Enigme.—Echecs et Dames.

GRAVURES.—Exposition colombienne : Le dernier coup de ciseau aux grandes statues.—Beaux-Arts : Une étude instructive.—Portraits : Mlle "Jeanne l'Etoile" ; Mme Marie-Edouard Lenoir.—Florence (Italie) : La villa Palmieri occupée actuellement par S. M. la reine d'Angleterre.—Gravure du feuilleton.—Regrets éternels.

PRIMES A TOUS NOS LECTEURS

LE MONDE ILLUSTRÉ réserve à ses lecteurs mêmes l'escompte ou la commission que d'autres journaux paient à des agents de circulation.

Tous les mois, il fait la distribution gratuite, parmi ses clients, du montant ainsi économisé. Les primes mensuelles que notre journal peut, de cette sorte, répartir parmi ses lecteurs sont au nombre de 94 ; soit, 86 de une piastre chacune, et puis un des divers prix suivants : \$2, \$3, \$4, \$5, \$10, \$15, \$25 et \$50.

Nous constituons par là, comme les zéloteurs du MONDE ILLUSTRÉ, tous nos lecteurs, et pour équilibrer les chances tous sont mis sur le même pied de rivalité ; c'est le sort qui décide entr'eux.

Le tirage se fait le samedi de chaque mois, par trois personnes choisies par l'assemblée.

Aucune prime ne sera payée après les 30 jours qui suivront chaque tirage.



IER, 14 avril, sachant, par l'almanach, que le chevalier Printemps devait être arrivé, et ne l'ayant pas encore vu, je me suis décidé à faire le tour des hôtels de Montréal, où je constatai que son nom ne figurait pas dans les livres.

Où pouvait donc bien être cet intéressant et amoureux jeune homme ?

J'allais donner ma langue aux chiens, dans l'impossibilité de résoudre le problème, quand, arrivé rue Saint-Hubert, je me décidai à aller serrer la main de mon ami, le docteur S. L. . . ., qui dirige, comme vous le savez, un établissement d'un genre spécial.

On parlait de la pluie plutôt que du beau temps, bien entendu, vu l'humidité de l'atmosphère, quand le docteur me dit que la chose n'avait rien d'étonnant. . . .

—Comment, rien d'étonnant ? mais, mon cher docteur !

—Absolument rien. Le chevalier Printemps est ici, sous mes soins.

—Expliquez-vous.

—Pour obéir aux astronomes et aux fabricants d'almanachs qui ont décidé que la saison du renouveau commencerait le 21 mars, le chevalier Prin-

temps s'est mis en route le jour susdit, et c'est par hasard que je l'ai rencontré ; mais, dans quel état ?

—Quel état ?

—Piteux, lamentable, déplorable ! Printemps, pressé d'arriver chez nous, était parti de New-York habillé légèrement, en complet, couleur du temps de là-bas, une pervenche à la boutonnière, gai comme un pinson, avec sa malle pleine de semences. Tout alla bien au commencement, mais en traversant, à pied, comme il voyage toujours, la chaîne des Alleghany, il prit froid, s'enrhuma et, c'est tout enchifrené qu'il me tomba dans les mains, car son premier soin fut de venir me consulter. Vous savez que je l'avais connu à Rome, où il demeure pendant neuf mois de l'année, alors que j'étais zouave pontifical.

—Oui, là et ailleurs ; il vient rarement dans le nord, je le sais, mais après ?

—Après, la chose est bien simple : il était malade, je l'ai fait coucher, transpirer—comme le temps—et il est en bonne voix de guérison.

—Quand le verrons-nous ?

—Dans quelques jours, quand il aura fini le second traitement.

—Le second ?

—Oui ; il subit en ce moment mon traitement contre . . . pas l'ivrognerie, non,—anti-alcoolique.

—Allons, bon ! moi qui me figurais que le chevalier ne buvait que de la rosée, de l'eau d'étable, etc.

—Justement, cela et autre chose, mais c'est en allant au sucre que, comme tous les bons Canadiens, il prend aussi un peu d'étoffe du pays, et vous n'ignorez pas qu'on en prend parfois trop. C'est donc, pour se remettre complètement, qu'il s'est décidé à se faire soigner. La chose est bien claire.

Et voilà comment il se fait que le Printemps est en retard et qu'il nous arrivera bientôt, frais comme une primavère et sobre comme un juge. (J'allais écrire : "Comme un juge—sobre," mais la magistrature a été si malmenée depuis quelque temps, que je n'ai pas envie de me brouiller avec elle.)

Peut-être même est-il, à l'heure où vous me lirez, sorti de la maison de la rue Saint-Hubert, pour aller ouvrir les bourgeons dans les bois et suspendre des nids dans les branches.

** Nous sommes si près du premier mai, qu'il faut forcément parler de l'Exposition de Chicago qui va s'ouvrir.

Parmi les curiosités exposées, figurera la première locomotive, "John Bull," ayant fait un service régulier aux Etats-Unis.

Cette bonne vieille est encore très alerte pour son âge, et c'est sans aide aucune qu'elle s'est rendue de New-York à destination, pas plus vite mais pas plus lentement qu'autrefois, avec cette sage et prudente cadence qu'avaient les locomotives du temps de sa prime jeunesse.

Le Canada pourrait aussi revendiquer une place d'honneur dans l'histoire de l'industrie, et j'espère qu'il en sera question dans le Congrès scientifique qui aura lieu pendant l'exposition.

C'est du Canada, en effet, de Québec, qu'est parti le premier vapeur, la première "gondole au cœur de feu," qui ait fait la traversée de l'Atlantique, entièrement à la vapeur.

Ce fait est malheureusement ignoré en Europe, mais les écrits de Sulte, LeMoyne, Campbell, Sandford Fleming et Rouillard, ont parfaitement décidé la question d'une manière incontestable.

M. Rouillard vient justement de faire, à Québec, une conférence très intéressante sur ce sujet et il y a lieu d'espérer qu'il la répétera sous peu à Montréal.

Je vais, avec sa permission, lui faire de nombreux emprunts :

** Ouvrez n'importe quel dictionnaire, une encyclopédie quelconque, voire même un ouvrage spécial sur l'emploi de la vapeur, et vous verrez qu'on affirme que c'est le *Savannah* qui est le premier bateau à vapeur ayant traversé l'Atlantique en 1819.

C'est vrai et c'est inexact.

Vrai, en ce sens que le *Savannah* a, en effet, traversé la mer en 1819.

Inexact, parce que la traversée se fit à la voile les neuf dixièmes du temps.

Il était cependant sous vapeur en arrivant en Europe, car on lit dans une correspondance adressée de Londres, le 9 juillet, à un journal de Montréal, le *Western Star* :

"Le *Savannah*, bateau à vapeur, récemment arrivé à Liverpool, d'Amérique, le premier vaisseau du genre qui ait jamais traversé l'Atlantique, a été poursuivi pendant toute une journée à quelque distance des côtes d'Irlande, par le croiseur du Revenu, le *Kite*, de la station de Cork, qui l'avait pris pour un vaisseau en feu."

Après son voyage à Liverpool, le *Savannah* fut conduit à Saint-Petersbourg, où l'empereur de Russie ne put s'empêcher d'exprimer son admiration pour l'entreprise américaine. Il revint en Amérique le 4 décembre 1819, après avoir essuyé une forte tempête.

Le capitaine n'ayant pu le vendre au gouvernement américain, auquel il l'offrait pour le service de la poste, fut forcé de le vendre à des particuliers pour le prix qu'avait coûté sa construction.

Depuis, il n'a plus été question du *Savannah*.

Du reste, il allait, comme on l'a vu, plutôt à la voile qu'à la vapeur.

** Le premier navire ayant traversé l'Atlantique, avec la vapeur seulement, est canadien ; c'est le *Royal William*, construit à la basse ville de Québec, en 1831, où il fut lancée au milieu des acclamations de la foule, le 27 avril.

Ce fut une imposante cérémonie. Le gouverneur, lord Aylmer, y assistait et ce fut lui qui lui donna le nom du souverain d'Angleterre.

Il fut lancé à la haute marée du soir. M. Augustin Coté, propriétaire du *Journal*, de Québec, le doyen de la presse canadienne, qui a encore bon pied et bon œil, était sur le haut de la falaise ce jour là et se souvient parfaitement.

Une compagnie, subventionnée par la Législature, la "Quebec and Halifax Steam Navigation Co." le fit construire. M. George Black, ancien constructeur de navires, de Québec, fournit les plans et devis, et surveilla les travaux.

Il jaugeait 1,370 tonneaux et coûta £16,000.

Après avoir été lancé, le *Royal Williams* fut remorqué à Montréal, où il reçut une machine construite par Bennet & Henderson.

Dix jours après son retour à Québec, le capitaine Jones, venu exprès d'Angleterre pour commander ce vaisseau, reçut l'ordre de commencer le premier service qui ait été établi par bateau à vapeur entre les villes de Québec, d'Halifax et les ports intermédiaires.

Ce service dura un peu plus de deux ans et fonctionna très bien, mais ce ne fut pas un succès financier, et on décida bientôt de l'envoyer en Angleterre où l'on espérait trouver plus facilement un acquéreur.

Le 5 août 1833, le *Royal William*, commandé par le capitaine John McDougall, quitta définitivement la rade de Québec, pour traverser l'Océan, avec trois passagers, dont nous n'avons malheureusement pas les noms.

Le voyage dura vingt-quatre jours et si la traversée ne fut pas précisément bien rapide, il faut se souvenir que l'on fut souvent forcé de s'arrêter en mer pour faire des réparations à la machine et aux roues à aubes.

A son arrivée en Angleterre, le *Royal William* fut nolisé par le gouvernement portugais pour transporter des troupes au service de Dom Pedro.

En 1834, il fut vendu au gouvernement espagnol, et son nom fut changé en celui de *Isabel Segunda*. Ce fut ce navire, canadien des mâts à la cale, qui devint le premier navire de guerre à vapeur que les Espagnols possédèrent, et le commandeur Henry hissa son pavillon à bord.

En 1838, après de bons services, il devient un peu comme le couteau de Jeannot, on remplace tantôt sa coque, tantôt ses machines, mais il garde toujours le même nom.

Pour un vaisseau construit dans une colonie, alors de très peu d'importance aux yeux des bons Anglais de Londres, il faut avouer que le *Royal*