

ses dons était réellement l'obliger, car il offrait avec tant de cordialité, mettait tant de délicatesse à choisir l'occasion, qu'un refus aurait certainement froissé ce noble cœur.

Nous ne saurions dire si St. Aimé possède le une Société de Tempérance, mais ce que nous pouvons assurer, c'est que, depuis plus de dix ans, la municipalité n'a point octroyé de licence pour la vente des spiritueux. Par cette excellente mesure, à l'adoption de laquelle il contribua, M. Massue se crut dès lors obligé de tenir cave ouverte pour fournir les toniques et les vins nécessaires aux malades. Chaque jour c'était une procession de bidons, de vases et de cruches de tout module, qui allaient et venaient de la maison Massue au village; les tonneaux se vidaient avec une étonnante célérité.

Nous nous rappelons avoir, il y a quelques années, en traversant la paroisse de St. Aimé, rencontré, munis de leurs cruches, deux habitants en conversation.

Le premier, de retour de la cave, disait à l'autre en son langage pittoresque: « Il n'y a pas de soin, tu peux aller chez le père! *et ne t'écrit pas!* » En effet, la provision était intarissable, et les barriques fondaient littéralement!

Pensant que rien n'est fait tant qu'il reste quelque chose à faire, M. Massue voulut inaugurer pour l'industrie ce qu'il avait tenté avec succès pour l'agriculture. Un beau jour, quatre moulins à farine firent retentir du bruit de leurs roues les échos de la Seigneurie; une usine à vapeur, renfermant une scierie, une fabrique de machines à battre le grain, déroula, au dessus des toits paisibles de St. Aimé, ses longues spirales de fumée.

Annancer ici qu'en dix occasions différentes les électeurs de la division de Sorel, du comté de Richelieu, vinrent spontanément offrir un mandat politique à M. Massue, ne surprendra personne.

Le fondateur de St. Aimé, bien que digne et capable de remplir les plus hautes charges, refusa constamment les honneurs de la vie publique. Il se croyait trop nécessaire aux progrès, à la prospérité de son cher St. Aimé; et il eût pensé porter un préjudice réel aux intérêts de ces braves gens, en employant à d'autres affaires un temps si rare et si précieux.

Telle fut la vie, et tels ont été les travaux de cet homme de bien. Tous ceux qui se sont occupés de colonisation savent quels efforts, quelle patience, quelle énergie, quels sacrifices personnels et pécuniaires une telle œuvre exige.

Coloniser, c'est créer, c'est enfanter! par conséquent se dévouer, donner à autrui une part de sa vie. Lorsque ces sacrifices sont commandés par l'avenir et la sécurité d'une famille, la chose ne sort pas de la voie naturelle: le père se doit à ses enfants; mais quand un particulier emploie ses richesses et ses facultés à un tel ouvrage, son mérite s'augmente de tout ce à quoi il renonce, de tous les avantages qu'il procure aux particuliers et au pays.

Que les rayons de la gloire illuminent les figures des capitaines qui ont préservé leur pays et étendu sa puissance, rien de plus juste; que les trompettes de la renommée transportent au loin et jusque dans la postérité les noms des sages, des magistrats intègres, des poètes, des artistes, rien de plus légitime. Mais ne doit-on rien à ces bienfaiteurs dont la modestie, égale à leur mérite, cause toute l'obscurité! La reconnaissance publique, en se bornant à des discours et à des vœux, acquitte-t-elle véritablement sa dette envers des hommes tels que M. Massue?

En un lieu désert faire surgir un village; remplacer la forêt par des champs couverts de moissons; changer les marais en gras pâturages; retenir au pays une population laborieuse, dont chaque individu contribue

à la force et à la richesse nationales: une telle œuvre ne vaut-elle pas l'éclat d'un fait d'armes, la vertu d'un héros ou l'imagination d'un écrivain?

Le patriotisme qui conserve et qui crée des ressources, ne vaut-il point celui qui préserve ou défend? et la victoire chèrement achetée par le général, peut-elle se comparer au triomphe de ces luttes quotidiennes, de ces combats opiniâtres, engagés contre la nature et les passions des hommes?

Le coup qui a frappé M. Massue l'a atteint sur son champ de bataille; il est mort presque subitement à St. Aimé, dans la maison qu'il s'était plu à embellir, résidence dont tous les pauvres connaissent si bien le chemin.

En tout pays, lorsqu'un grand homme meurt, il est d'usage de perpétuer sa mémoire en donnant à une rue, à une place, à un monument quelconque, le nom du défunt.

Pourquoi donc St. Aimé n'imiterait-il pas ces exemples, en unissant à son nom de paroisse celui de son fondateur et bienfaiteur?

Que du moins la conscience et la reconnaissance populaire protestent par un souvenir, et sauvent ainsi ceux qui les ont aimés, de l'oubli ou de l'indifférence publique.

A. ACHINTRE.

#### ECHOS DE PARTOUT

Les Prussiens ont le projet d'agrandir Spandau, la forteresse où se trouve conservé le trésor de guerre.

On prépare rapidement un monastère pour les jésuites à Cincinnati. 200 autres pères de cet ordre, expulsés d'Allemagne, sont attendus en cette ville.

On vient de désigner, dans chacun des cinq ports de guerre de la France, un officier de marine spécialement chargé de l'entretien des torpilles et des défenses sous-marines.

M. le capitaine de vaisseau Mouchez, qui a dirigé l'observation du passage de Vénus à l'île Saint-Paul, a été proclamé membre de l'Académie des sciences, dans la section de l'astronomie, en remplacement de M. Mathieu, décédé.

En cherchant la situation la plus favorable pour établir une conduite d'eau destinée à alimenter la ville de Rougie, les ingénieurs ont mis à jour un ancien tunnel dont la construction remonte aux Romains. Ce tunnel, servant de passage à un aqueduc, avait 60 centimètres de largeur et 2 mètres 15 de hauteur.

On annonce le désarmement d'un Etat européen. La principauté minuscule de Liechtenstein a licencié son armée, forte de quatre-vingt-dix hommes et un trompette. Il paraît que ce beau résultat serait le fruit d'une victoire parlementaire remportée sur leur prince par les quinze ou seize conseillers qui forment le parlement du pays.

Un revirement se ferait en Angleterre en faveur de lord Byron, l'objet d'une réprobation si accentuée alors qu'il vivait et que les salons de la haute société lui étaient pour ainsi dire fermés. Sur la proposition de M. Disraeli, une société a résolu d'élever un monument au chantre du *Coraire*, de *Lara*, de *Child-Harold* et de tant de poèmes universellement lus et admirés.

Si Abdallah-Ben-Mohammed était un chimiste algérien qui avait fait ses études en France et avait acquis dans la science une véritable notoriété. Il était membre de la commission des logements insalubres d'Alger et assesseur du conseil général. Il promettait de devenir un successeur des célèbres chimistes arabes des IX<sup>e</sup> et X<sup>e</sup> siècles, mais il vient de mourir prématurément à l'âge de trente-deux ans.

L'amirauté anglaise, suivie en cela par la Prusse et la Russie, viendrait d'adopter pour les navires de guerre l'usage des matelas garnis de liège granulé au lieu et place de laine ou de crin. Grâce à ce liège, le matelas, devenu flottant, transformerait le hamac en un petit, mais véritable radeau de sauvetage, constamment prêt, à la portée de tous les navires, pouvant rendre d'utiles services en cas de sinistre. Les Etats-Unis l'adopteraient également.

On a relevé le nombre d'accidents causés en France par les explosions de chaudières à vapeur pendant ces dernières années. En cinq ans, de 1868 à 1872, on a compté 98 explosions qui ont causé la mort de 96 hommes et en ont blessé 125. 62 de ces accidents doivent être attribués à la négligence, 20 à des vices de construction, 8 à des vices d'installation, 8 à des causes indéterminées. En moyenne, une explosion tue 1 homme, en blesse 1,35 et cause 20,000 francs de dommages. Enfin, on a remarqué qu'en France il éclate 1 chaudière sur 1,500, tandis qu'en Angleterre, 1 sur 2,000.

Les Anglais s'occupent d'établir un chemin de fer entre le Caire, la capitale Egyptienne, et Khartoum, ville située aux confins sud de l'Egypte. Ce chemin, à une seule voie, longeait toute la vallée du Nil, et on pense que la dépense nécessaire pour l'établir ne dépasserait pas 35 millions de francs. Quand la ligne sera achevée jusqu'à Khartoum, il ne paraîtra pas trop difficile de la continuer jusqu'aux limites du Darfour. A cette époque, les obstacles qui nuisent à la navigation sur le haut Nil seront graduellement supprimés, et on pourra alors espérer établir des communications directes par eau entre Khartoum et Goudokoro et finalement entre la Méditerranée et le lac Albert-Nyanza.

L'aéronaute Godard a voulu donner aux Bellois le spectacle d'une ascension de ballon. Il s'est élevé du jardin de Charlottenbourg, à plané une heure et demie sur la ville, et le calme plat l'a obligé à descendre dans un faubourg. Malheureusement pour lui, cette descente eut lieu dans un jardin appartenant à un restaurateur qui, sous le prétexte que des dégâts avaient été commis autant par l'aérostat que par la foule qui s'était précipitée pour le voir atterrir, a retenu ballon et aéronaute jusqu'à parfait paiement d'une somme de 1,600 francs de dommages-intérêts. Retenu ainsi comme otage, notre malheureux compatriote n'a pu recouvrer sa liberté que grâce à l'obligeance d'un compatriote qui s'est porté caution pour lui. Mais aussi qu'allaient faire à Berlin M. Godard et son ballon?

Le théâtre *San-Carlo* de Naples a été longtemps l'un des principaux théâtres d'opéra du monde. Depuis la chute des Bourbons de Naples, il avait perdu les fonds qui le soutenaient, fonds versés par le trésor royal. Une société de personnes appartenant à la noblesse et aux classes riches vient de se former qui se propose d'émettre un millier d'actions à 500 francs pour former au théâtre une subvention de 500,000 francs. En outre on espère obtenir du conseil municipal le vote d'une subvention de 300,000 francs, ce qui formerait un capital vraiment digne du théâtre de San-Carlo. Depuis le temps que l'on cherche des combinaisons pour rendre la vie au théâtre Lyrique, l'exemple de la haute société napolitaine nous paraît bon à suivre.

A Edimbourg, un ministre a besoin de prendre un cab pour se rendre au temple, et intérieurement il se reproche d'être la cause involontaire d'un scandale en encourageant le cocher à travailler un jour de fête. Arrivé à l'église, il tend un shilling, mais le cocher le refuse avec un certain air de solennité en disant: « Monsieur, c'est deux shillings. » Le ministre, en véritable Ecossais, connaît son droit, il prétend ne devoir et ne donner qu'un shilling; mais, devant la persistance du cocher, il lui demande pourquoi une telle extorsion quand les règlements, mais surtout l'usage, ont établi le prix de la course à un seul shilling. Le cocher répondit en clignant des yeux d'un air malin: « C'est, monsieur, pour décourager les voyageurs qui nous induisent en tentation le dimanche. » Devant cette victorieuse réponse, le ministre n'eut qu'à payer.

Jusqu'à présent, on avait construit les navires comme tous nous les connaissons, c'est-à-dire en leur donnant une forme allongée, la longueur étant de quatre à dix ou onze fois plus grande que la largeur. L'amiral Popoff a changé tout cela. Il a fait construire, sur les chantiers de Nisolaiev, un navire, du nom de *Novgorod*, entièrement rond. Quoique parfaitement circulaire, ce navire, en forme de disque ou de gigantesque baquet, se comporta fort bien à la mer, et muni de six hélices propulsives, ayant chacune leur moteur, il tourna très-rapidement sur son centre. La vitesse du navire, pendant une course en longueur, fut égale à celle des meilleurs cuirassiers russes. Le *Novgorod* possède six quilles rayonnant du centre à la circonférence. Il est revêtu d'une cuirasse de 30 centimètres d'épaisseur et porte une tour centrale armée de canons de 28 centimètres. Le succès de ce système de navires, que les Russes ont appelé *popoffna*, du nom de leur inventeur, les a engagés à continuer les es ais par la mise en chantier du *Vee-Avrial*, navire circulaire d'un diamètre de 36m,85, d'une jauge de 3,350 tonneaux, muni de 8 machines et 6 hélices, et protégé par une cuirasse de 48 centimètres d'épaisseur.

La forme circulaire appliquée, à titre d'essai, à des embarcations à voiles, a donné d'excellents résultats, et elle offre cet avantage de permettre l'emploi d'une voilure de surface plus grande qu'à bord des navires ordinaires.

#### LA CAVERNE DE WAKEFIELD

Elle est située à sept lieues de la ville d'Ottawa, six lieues en hiver, sur le lot numéro dix-neuf, dans le quatrième rang du canton de Wakefield, comté d'Ottawa, province de Québec. Le chemin qui y mène est celui du bureau de poste de *Pelissier*, nom du propriétaire de la caverne.

Nous allons causer de cette merveille de la nature, inconnue du monde entier, sauf parmi un petit cercle de citoyens d'Ottawa.

C'est en 1866 et 1867 que les colons des alentours commencèrent à s'en occuper. Ils voyaient au flanc d'une montagne une espèce d'arcade ou de haute porte cochère, terminée par un enfoncement dans le rocher qui présentait à l'intérieur une cave fraîche et éclairée de six pieds de haut sur un carré de quinze pieds. Voilà tout. La porte et son vestibule, déjà fort remarquables, intriguaient les gens. Pour l'ordinaire les montagnes ne sont pas décorées de cette façon. Qui est-ce qui avait construit à même le roc de semblables ouvertures? Mystère et commentaires. On en parlait en pensant aux hommes du monde primitif, aux fées, aux loups-garous, sorciers, au déluge.

La contrée depuis la rivière Ottawa va en montant jusqu'à ce point, où elle atteint un niveau de mille pieds au-dessus de la ville. Les montagnes commencent là. Ce sont les contreforts ou plutôt les pieds des Laurentides. Si l'on continue, cette hauteur est bientôt dépassée; la grande chaîne qui va du Labrador au lac Huron domine tous ces pics nombreux qui coupent le paysage, enserment des lacs, contournent des rivières, et feront un jour ressembler le pays à la Suisse de poétique mémoire. Il n'y manque que de voir les terres des plateaux défrichées, et des villages se mirant dans les eaux profondes. Cela viendra, pour nos descendants.

Les pics sont groupés par trois, quatre et cinq, chacun ayant à peu près trois cents pieds de la base au sommet. Les vallons sont cultivables pour la plupart, mais souvent embarrassés de pierres roulées: les pentes sont fortement boisées.

En attendant la venue des défricheurs, des découvreurs du sol, les ravageurs de la forêt, les bûcherons s'y exercent sur les meilleurs arbres et poussent à l'Ottawa la masse innombrable de ces « billets », dont l'assemblage donne à notre navigation une physionomie pittoresque, si souvent remarquable.

Partout où le terrain n'est pas propre à l'agriculture, c'est qu'il est rempli de pierres. Les approches d'une arrête comme les Laurentides ne sauraient être autrement. Pour peu que nous voulions nous rendre compte de ce phénomène, il faut remonter à la création du monde.

Les pierres de cette région n'appartiennent pas toutes à la même classe.

Un coup d'œil le prouve. Les unes sont compactes et présentent le caractère de fer coulé, par exemple: on voit qu'elles se sont formées par les fibres, si le mot peut s'employer: une goutte de cire refroidie en fournit une idée; elles ont été façonnées au centre de la terre, dès les premiers âges du monde, par l'action du feu qui constitue le noyau de notre globe, et plus tard, toujours par ce même feu, elles ont été chassées avec violence à travers la croûte terrestre devenue épaisse et variée dans sa composition, jusqu'à la surface où elles sont à présent, offrant le spectacle de pics, de chaînes de montagnes, d'amoncèlements au-dessus de la terre où nous vivons.

Les autres produits lents de l'accumulation des corps d'insectes qui habitaient les mers d'autrefois, des couches de vase et des débris des eaux, sont faciles à distinguer par leurs feuilles, car ces pierres dis-