

Patinage et Hockey.—Chs. J. Dunn.

Quilès, etc.—Chs. F. Roy.

Toboggan.—M. Foley, jr.

Le comité de souscription, qui s'est réuni hier au Château Frontenac, est ainsi composé :

Président, E. N. Chénier; secrétaire, Eric Dorion; MM. R. Turner, C. E. Roy, A. E. Valleraud, M. Madden, Fr. Jolicoeur, J. J. Laroche, J. George, G. Guenon, Oct. Lanioux, Roger Larue, C. Duquet, W. J. Ray, F. Ponnée, H. M. Pilon, Jo. Winfield, Jos. Gauthier, F. H. Andrews jr., M. Foley, F. Bourret, V. W. Larue, J. U. Gregory, Chas. J. Dunn, Fr. C. E. Elliot, John E. Walsh, M. Thibault, E. Dallaire, J. Barry, Geo. Tanguay.

—:0:0:0:—

NOUVEAUX LIVRES

La Vallée de la Matapédia, par Arthur Baies, ouvrage historique et descriptif.

L'auteur de cet ouvrage est décidément le monographe du défrichement canadien. Pendant que nous, commun des mortels, sommes réduits à décrire les vieilles paroisses, lui s'enfonce dans la forêt, en quête de quelque *settlement* embryonnaire où il voit l'avenir de la race. Il a déjà mis en vol : le Saguenay, le Lac St-Jean, le Témiscamie, l'Ouataua Supérieur, qui lui ont inspiré des pages magistrales; cette fois, c'est le tour de la belle vallée de la Matapédia. Toute la friche de la Province y passera.

Le gouvernement fait une belle œuvre à l'exemple de son prédécesseur, en utilisant ainsi le talent d'un homme de lettres de cette valeur. Les monographies de M. Baies sont remarquables par une perfection de forme qui leur assure une place d'honneur dans les meilleures bibliothèques. Ce ne sont pas des annas indigestes de statistiques, mais des esquisses soigneusement retouchées, écrites en bon français.

Celle que nous avons sous les yeux est émaillée d'une profusion de fines photographures qui égayaient ces pages un peu sérieuses, disons-le, si l'on songe qu'elles sont dues à la plume d'un de nos plus joyeux chroniqueurs.

Essai de bibliographie canadienne, par Philéas Gagnon, inventaire d'une bibliothèque contenant imprimés, manuscrits, estampes etc., relatifs à l'histoire du Canada et des pays adjacents.

Nous savions déjà M. Gagnon l'heureux possesseur d'une bibliothèque de prix, mais bien peu se doutaient qu'elle eût atteint de telles proportions. La simple nomenclature des ouvrages et documents qui la composent emplit plus de 700 pages de grand in-80, et forme un total de 3018 numéros. C'est la plus grosse collection particulière de matériaux d'histoire canadienne que nous connais-

Cet intéressant catalogue est présenté au lecteur d'une manière attachante dans une préface du bibliophile lui-même, écrite dans le style modeste auquel on reconnaît la véritable érudition. Il nous fait plaisir de trouver dans la classe commerciale de Québec des esprits aussi bien doués que M. Gagnon. Toutes nos félicitations sur l'emploi intelligent qu'il fait de ses loisirs.

La publication de son livre devra vivement exciter l'intérêt de tous ceux qui lisent, étudient et pensent. Pour notre part, notre premier mouvement a été de consulter l'index en quête de noms familiers que nous avons été tout fier de trouver dans la collection de M. Gagnon; il en sera de même de tous ceux qui feuilleteront le volume. Ce livre devra aussi mettre M. Gagnon en relations avec une foule d'autres chercheurs et lui fournir mille occasions d'enrichir encore son trésor.

—:0:0:—

LOISIRS DE L'HOMME D'AFFAIRES

M. F. S. C. Low, initiateur du *Washington Bulletin des Etats-Unis*, vient de publier un livre sur les méthodes de succès en affaires. *Light, Heat & Power*, les débats du corps de commerce de l'Amérique.

C'est un chapitre saisissant d'intérêt que nous avons eu le devoir de traduire en grande partie et offrir à nos lecteurs à titre de *tractat* instructive.

Comme j'ai toujours eu, depuis la fin de la guerre, l'idée fixe de publier un livre dans lequel seraient relatées mes expériences aéronautiques pendant cette lutte mémorable, et que je n'attends que le temps où j'aurai le loisir de préparer ce livre, il sera peut-être intéressant de raconter ici quelques-uns des incidents qui se rattachent aux expériences que j'ai faites avant d'organiser le corps des aéronautes de l'Armée des Etats-Unis.

On saura peut-être mieux quelle était la portée de mes premières envolées en ballon si on les compare au vol du cerf-volant de Benjamin Franklin. Le monde savant de nos jours fait si grand cas de Franklin et de son jouet, que l'une des imposantes statues de l'Exposition Coloniale le représentait lançant le cerf-volant et qu'il occupait la place d'honneur à la grande porte du Palais de l'Electricité. Bagatelle insignifiante, a-t-on pu croire dans le temps, et cependant c'est à ce joujou qu'on doit les découvertes qui ont rendu possibles le télégraphe, les câbles sous-marins, le téléphone, le phonographe, les chemins de fer électriques, et les mille et une savantes et utiles machines et applications de l'électricité moderne. Toutes ces inventions

stupéfiantes et utilitaires sont le fruit indirect de cette minuscule expérience de Franklin, ce qui démontre la valeur des plus petites causes quand elles sont dirigées vers un but scientifique par un esprit éclairé.

Bien peu de gens se rendent compte de l'intérêt que portèrent Joseph Henry, et beaucoup d'autres esprits non moins élevés, au voyage en ballon que je fis de Cincinnati en avril 1861. Cette ascension avait un objet purement scientifique, sans le moindre mobile de lucre. Dans mes observations sur les courants atmosphériques, je m'étais absolument convaincu de l'existence d'un courant supérieur uniforme, presque invariable, allant à l'Est, sauf de légères variations, quelque mobiles que fussent les courants superficiels. Pour vérifier l'existence de ce courant au dessus des mers comme des continents, je composai l'appareil nécessaire pour tenter l'expérience, et l'essai piqua à tel point l'imagination d'un certain nombre de banquiers et de commerçants de l'Est qu'ils s'offrirent à contribuer aux frais, avec l'aide d'inauguration, d'un profit résultant de l'expérience et de leur côté, un service de millions de profits et les autres d'un côté à l'autre de l'Atlantique beaucoup moins de temps que n'en mettraient alors les paquebots existants. En ce temps-là, il n'existait aucune communication télégraphique entre les Etats-Unis et l'Europe, le premier câble transatlantique ayant échoué, et les steamers étant l'unique véhicule des nouvelles commerciales à travers l'Océan. Les marchands savaient qu'une journée, ou même dans certains cas deux ou trois heures seulement, gagnées dans la réception d'importants bulletins d'affaires leur vaudraient souvent des milliers de piastres, en leur permettant de vendre ou d'acheter des marchandises avant leurs concurrents. Voilà ce qui les engagea à contribuer aux frais de nos premières expériences.

Le projet destiné à mon voyage transatlantique était déjà en traitement dans le temps. C'était le plus gros qu'on eût jamais fait, et depuis il ne s'est rien vu d'approchant au point de vue de l'équipement et des proportions. Je m'en étais servi pour faire une petite ascension d'essai qui avait parfaitement réussi, le ballon emportant aisément 16 tonneaux y compris son propre poids, de sorte que j'avais la ferme conviction de pouvoir emporter avec moi, de l'autre côté de l'Atlantique, tous les matériaux nécessaires à mon bien-être et à ma sécurité. La machine n'était pas seulement disposée de manière à loger les instruments, les vivres pour l'équipage, enfin tout l'attirail nécessaire pour faire les observations et la manœuvre du ballon, il portait aussi un schooner de sauvetage avec grément complet et com-