

ment en Amérique, jusqu'à celui de leur départ de New-York. Cette ambassade, c'est l'Orient mystérieux qui vient au devant de l'Occident scrutateur, et qui l'invite à lever le voile derrière lequel il se cache depuis des siècles. C'est un peuple intelligent de plus de 40,000,000 d'âmes, qui tend les mains à notre civilisation, dont les effets l'éblouissent.

A Washington, un concours immense de citoyens, venus de tous les points du territoire de l'Union, avait lieu à leur arrivée.

Le sénat, le congrès, les sommités civiles et militaires attendaient les ambassadeurs pour leur souhaiter la bienvenue et leur faire cortège. Rien n'égale l'empressement et la curiosité dont ils ont été l'objet, si ce n'est la bonne grâce avec laquelle ils se sont prêtés aux fêtes et aux obsessions dont on les a partout accablés. Le 18 mai, ont eu lieu, à la Maison Blanche, leur réception officielle par le président et un échange de discours où les termes d'amitié n'ont été épargnés de part ni d'autre. Les Japonais sont aussi bons diplomates que ceux dont ils ont été les hôtes. Puissent ces relations auxquelles semble aujourd'hui présider la bonne foi ne pas être de sitôt rompues.

Les journalistes américains font des rêves magnifiques au sujet du traité de paix et de commerce conclu par le gouvernement de l'Union avec le Japon. "Indépendamment, disent-ils, des avantages immédiats que retireront nos négociants, des rapports amicaux qui viennent d'être établis entre les deux peuples, il en est d'autres qui, quoique plus éloignés, n'en seront pas moins précieux aux états qui bordent le Pacifique. L'Orégon, le futur état de Washington, chercheront nécessairement à se rapprocher de leurs voisins, et parmi ces derniers, les Japonais sont les seuls sur lesquels ils puissent compter. Nous ne parlons pas des Russes du nord de l'Asie, qui sont à demi barbares, ni des hordes chinoises, race égoïste, avec laquelle il n'est pas possible de communiquer. Petit à petit, les échanges s'opérant entre ces états et le Japon, nous finirons par nous entendre parfaitement. Nous irons dans ce pays fonder des comptoirs nombreux; et qui sait si, de leur côté, les Japonais ne viendront pas bientôt coloniser quelques parties de notre territoire. Tout le monde de la sorte aura son profit. Du reste, ajoute philosophiquement le rédacteur de la revue à laquelle nous empruntons cet entrefillet, nos relations avec eux n'auraient-elles que pour effet d'apprendre des Japonais comment ils savent obéir aux lois, que ce serait encore beaucoup."

L'ambassade, chargée de présents, a quitté New-York, le 29 juin, le lendemain de l'arrivée du *Léviathan*, au milieu d'une indifférence qui contraste curieusement avec l'émotion dans lequel leur visite avait mis les deux capitales de l'Union.

Le *Great Eastern* est maintenant, pour les habitants de New-York surtout, l'événement du jour. La foule, en dépit du prix comparative-ment élevé auquel on en a permis l'accès, se presse tous les jours sur le pont du navire.

Le *Great Eastern* est le plus grand et le plus solide de tous les bâtiments de mer que les hommes aient jamais construits. De la proue à la poupe, il a 694 pieds de longueur. Sa largeur hors des membrures est de 83 pieds, et hors des roues, de 114. La hauteur du pont, au-dessus de la quille, est d'à peu près 60 pieds. Ses roues ont 56 pieds de diamètre. Tout est à l'avant dans ce gigantesque navire, et l'on ne sera pas étonné d'apprendre que, par suite, il peut loger dans des conditions de bien-être et d'espace qu'on ne saurait trouver ailleurs: 800 passagers de première classe, 2000 de seconde et 1200 de troisième; soit un total de 4000 passagers, indépendamment de 400 hommes d'équipage. On assure qu'il serait possible d'y embarquer 15,000 hommes de troupes, plus que la France et l'Angleterre n'en ont envoyé en Chine. Le nombre des rivets employés dans sa construction est de plus de 3 millions; la quantité du fer est au poids de 120,000 tonnes; et son tonnage offre une capacité de 24,500 tonnes. Ses machines représentent une force nominale de 2601 chevaux de vapeur, qui devront développer une force effective de 12,500 chevaux. Il porte 7 mâts et une voilure qui présente au vent une superficie de près de 8000 verges carrées. C'est l'ingénieur Brunel qui a construit ce géant des navires.

Parenté oblige. Avant d'aller montrer à d'autres cette merveille de leur industrie, les anglais ont senti qu'il convenait d'en donner d'abord le spectacle à leurs frères d'Amérique. Au reste, ce que nous en disons n'est qu'hypothétique et cette promenade du *Great Eastern* dans les ports américains pourrait bien n'être qu'un défi jeté aux industriels de l'Union, d'accomplir à leur tour quelque œuvre aussi gigantesque. Le gant, assure-t-on, est déjà relevé. Ce que l'on a hésité à faire en Angleterre au sujet du *Great Eastern*, les Américains, eux, vont, dit-on, le tenter. Or, il ne s'agit rien moins que de soulever son énorme masse et de la poser bien douillettement sur des étais, afin d'en débarasser la coque et la quille des herbes marines et des coquillages qui s'y sont attachés et qui entravent sa marche. Cette rivalité est des plus louables. Nous souhaitons aux deux peuples de n'en connaître jamais d'autre.

Juin nous a donné ici son contingent ordinaire de fêtes. La Fête-Dieu a été célébrée avec pompe à Montréal et dans un grand nombre des paroisses du voisinage. La St. Jean-Baptiste, cette fête par excellence du Canada français, a eu un beau soleil pour l'éclairer; à Québec, à St. Hyacinthe et en beaucoup d'autres endroits, elle a été célébrée avec l'entrain habituel. Juillet nous a ramené les examens périodiques des élèves de la plupart de nos maisons d'éducation, et avec eux l'époque tant désirée des vacances. Le joli temps que celui des vacances! Il a cependant ceci de commun avec le bonheur qu'il finit au moment où l'on désire le plus qu'il continue pour en jouir. "Et quand on songe

qu'il ne dure que deux mois!" s'écriait un écolier, lors de la rentrée des classes. Cette pensée, on le voit, a empoisonné et empoisonnera encore bien des joies. N'est-ce pas en effet précisément parce que la vie ne lui a souvent servi à rien que l'homme comme l'enfant se cramponne à ce qui lui en reste; il n'y tient tant que parce qu'il en fait un mauvais ou un ennuyeux emploi; il croit sans cesse que le lendemain lui donnera ce qu'il a laissé échapper la veille, et il court toujours après une chose qu'il a toujours laissée derrière lui.

Les préparatifs que l'on fait partout pour recevoir le Prince de Galles, impriment à l'industrie une activité extraordinaire. C'est à Montréal, surtout, que l'on peut voir jusqu'à quel point elle se développe. Les travaux de construction de l'édifice destiné à l'exposition des produits de l'industrie indigène se poussent avec une rapidité plus qu'ordinaire. Dans peu de jours, notre ville pourra ajouter à la liste des monuments qui la décorent le beau palais de la rue Ste. Catherine. Il n'est pas une rue, pas une ruelle, pas un carrefour, pas une place publique, où l'on ne voie des ouvriers occupés à démolir, à construire, à badigeonner, à peindre. Les places publiques se parent à l'envi. Le marché à foin a un nouveau réservoir, au milieu duquel on a placé des tubes, dont les jets formeront réunis des gerbes d'eau du plus bel effet. Le Palais de Justice a aussi le sien. On embellit la place Viger, en y traçant des allées, et on l'orne de façon à en faire bientôt un des lieux les plus fréquentés de la ville. Montréal enfin revêt aujourd'hui ses habits de fête. Nous pourrions dans notre prochain numéro raconter en détail tout ce que l'on aura fait pour célébrer la visite de l'héritier présomptif du trône du Royaume-Uni.

Nous ne pouvons clore cette revue sans parler de la perte douloureuse que vient de faire l'éducation populaire, dans la personne de l'hon. John Molson, un de ses plus énergiques promoteurs. Nous empruntons à la *Minerva* la nécrologie qu'elle a donnée à ce sujet dans son numéro du 17 courant.

"Nous avons à enregistrer aujourd'hui la mort d'un de nos plus anciens et de nos plus éminents et utiles citoyens. L'hon. John Molson est décédé jeudi dernier, entre onze heures et minuit. Il était né dans le mois d'octobre 1787, et était par conséquent dans sa 73ème année. Le nom de M. Molson a été d'abord lié à la navigation à vapeur du St. Laurent. Son père, l'année suivante, (en 1800) après le premier trajet à vapeur sur l'Hudson, fit construire un second vapeur, l'*Accommodation*, voyageant entre Québec et Montréal. Ce steamer fut bientôt suivi du *Swiftsure*. Le fils participa à cette entreprise depuis le commencement d'abord comme employé de son père, ensuite à son propre compte, et, finalement comme son associé. Il a toujours déployé dans cette ligne d'affaire, la plus infatigable énergie. C'est lui qui, plus tard, a dirigé le premier vapeur de nuit entre Montréal et Québec, alors qu'il n'y avait sur le fleuve ni phares ni pilotes. Le père voyant l'habileté de son fils, dans ce genre d'industrie, jugea plus à propos de l'avoir pour associé que comme opposant. Il était certainement méritoire pour le fils d'établir la navigation à vapeur de nuit entre Québec et Montréal, après que son père eût été le premier à établir une ligne de steamboats sur le St. Laurent bien avant leur établissement en Europe.

A l'apparition des chemins de fer, M. Molson fut un des premiers à se livrer à ce genre d'entreprise. Il a été longtemps président de la première compagnie canadienne de chemin de fer, celle de Champlain et du St. Laurent. Il s'était joint auparavant avec ses frères dans l'établissement de la banque Molson. Aussi durant une période d'un demi-siècle, son nom a été lié au commerce et aux institutions financières de cette cité. Il était anciennement un vrai tory et il fut appelé au conseil spécial qui remplaça le parlement par suite des troubles de 1837, 38. Il était aussi colonel de milice. En 1856, 57 il se joignit à ses deux frères pour la munificente donation de £5,000, en faveur d'une chaire de langue anglaise et de littérature à l'Université McGill. Depuis plusieurs mois, sa santé chancelait sous le poids de l'hydropisie qui vient de terminer ses jours. Il est mort, du reste, environné du respect de ses concitoyens en laissant un nom indissolublement lié aux annales de sa ville natale."

## NOUVELLES ET FAITS DIVERS.

### BULLETIN DE L'INSTRUCTION PUBLIQUE.

— L'installation du Très Honorable W. E. Gladstone comme recteur de l'Université d'Edimbourg, a eu lieu le 19 juin dernier. Celle de Lord Brougham, comme chancelier, a été remise jusqu'aux fêtes de la Pentecôte, le noble Lord, qui était alors à Cannes, ne pouvant se rendre à Edimbourg. Sa Seigneurie a accepté la charge de président de l'école de philosophie d'Edimbourg, rendue vacante par la mort de Lord Macaulay.

— Une grande exposition de livres d'école, de cartes géographiques, d'instruments de physique et d'objets en usage dans les écoles, aura lieu à Amsterdam, royaume de Hollande, dans le cours de ce mois. Tous les pays de l'Europe sont invités à y contribuer.

— Deux villes de France réclament l'honneur d'avoir vu naître un humble instituteur, l'abbé Lhomond, dont les traités élémentaires sont, depuis longtemps et malgré les changements qu'a subis l'instruc-