

beaucoup. Les jours de combat il était toujours le premier à son poste. Quand le premier conseil lui eut envoyé son sabre d'honneur, cette distinction honorable redoubla sa modestie. Il écrivit à son ami: "Il n'est aucun des grenadiers, mes camarades, qui ne mérite cette arme autant que moi. Allons, il faudra la montrer de près à l'ennemi. A mon âge, la mort la plus désirable est celle d'un grenadier sur le champ de bataille, et je la trouverai, je l'espère."

Son vouit fut exaucé. Le 8 juin 1800 il fut tué à la bataille de Neubourg, en repoussant une charge de uhlans, d'un coup de lance qui lui perça le cœur et lui traversa le corps de part en part.

Cette mort affecta vivement le régiment. On embaumait son corps, et on le plaça dans une urne d'argent. On éleva sur les hauteurs d'Oberhausen, au lieu même où la Tour d'Auvergne fut tué, un monument simple, et pour me servir des expressions du général Desseles dans son ordre du jour: "Ce monument consacré aux vertus et au courage fut mis sous la sauvegarde des braves de tous les pays."

Au moment où son corps, couvert de branches de chêne et de lauriers, fut déposé dans la fosse préparée pour le recevoir, un grenadier le tourna dans la direction de Neubourg en disant: "Il faut le placer dans la tombe, comme il était de son vivant, faisant face à l'ennemi."

La grande fête de la Tour d'Auvergne avait réuni avec son sabre, comme arme d'honneur, fut placée au sommet de l'urne; le tout fut fixé sur un plastron de velours noir brodé en or, et porté par un caporal de grenadiers.

On inscrivit son nom comme mérité sur les contrôles du régiment, et toutes les fois que l'on faisait l'appel, après avoir nommé les sous-officiers de sa compagnie, celui qui faisait l'appel criait: La Tour d'Auvergne! Le caporal qui portait le cœur répondait: Mort au champ d'honneur!

LE PAYS

MONTRÉAL, 1^{er} SEPTEMBRE 1870.

Nos Fortifications.

Dans une des dernières séances du Parlement en Angleterre l'on discutait la politique coloniale; il fut naturellement question du Canada.

Le Times rapporta les débats, mais son compte rendu altérait le sens d'un discours prononcé. Le membre, M. David Wedderburn, dont la parole avait été mal rendue à adressé la lettre suivante au Rédacteur d'un London Times: "Monsieur, — Permettez-moi d'exposer avec exactitude une partie de ce que j'ai dit récemment, dans la chambre des communes, au sujet du Canada Bill (garantie d'emprunt), car d'après une lettre qui a paru dans votre numéro d'hier, il paraît que je n'ai pas été bien compris."

"Je crois que la principale cause de l'apparence comparativement stationnaire du Canada que les voyageurs des Etats remarquent fréquemment, est la politique coloniale de la Grande Bretagne. Cette politique surcharge le revenu du Canada, par la construction de palais législatifs dans le fond des forêts, de chemins de fer qui ne paient pas leurs frais d'exploitation, et de fortifications qui sont une menace futile du Canada contre son unique voisin."

"Peu d'américains doutent que les provinces de l'Amérique anglaise du Nord se joignent paisiblement, un jour, à l'Union, et cela de leur propre volonté. Je crois aussi que les américains paieraient une somme raisonnable pour les droits que la couronne anglaise peut avoir sur ces provinces. J'ajouterais seulement qu'en m'opposant à ce bill, mon désir sincère n'était pas de nuire au Canada, mais de lui éviter des charges dangereuses et inutiles."

Ne dirait-on pas que sir David Wedderburn a habité longtemps le Canada?

Le Chemin de fer du Nord.

Cette grande entreprise paraît devoir sortir cependant du domaine du rêve où on la croyait pour longtemps reléguée. Voici ce que nous trouvons dans la dernière Gazette officielle de Québec:

"Avis est par le présent donné que la Compagnie du chemin de fer du Nord et de la Navigation et des Terres de St. Maurice demandera à la prochaine Session de la Législature de Québec, les amendements suivants et autres à sa charte: 1. A prolonger jusqu'au 1er juin 1877, le temps pour la complétion du chemin et des autres ouvrages. 2. A accroître jusqu'à cinq millions de piastres le capital social de la Compagnie avec pouvoir d'émettre des Bons (Bonds) et d'hypothéquer le chemin et les terres pour le même montant. 3. A changer la jauge (gauge) du chemin de cinq pieds six pouces à quatre pieds huit pouces et demi. 4. A obtenir le droit de construire sur les cours d'eau navigables des suts sans tabliers mobiles, en les faisant d'une hauteur suffisante pour qu'ils interceptent pas la navigation. 5. A donner le droit aux détenteurs de Bons, sur lesquels il n'aura pas été

payé d'intérêts, d'élire des Directeurs et de s'emparer de la direction des affaires du chemin.

JOSEPH CAUCHON, Président. C. F. R. N. T. St. M. Québec, 24 août 1870.

La Convention de St. Albans.

C'est mardi soir qu'à eu lieu à St. Albans la première séance de la convention des canadiens des Etats-Unis. M. Besette, député de Shefford, M. Le Curé de St. Albans, M. Thibault, avocat de Montréal, ainsi que plusieurs autres orateurs, prirent tour à tour la parole et expliquèrent le but de la convention et les avantages qui en résulteraient pour les canadiens des Etats-Unis.

Les séances ont dû se continuer dans la journée d'hier; nous en donnerons prochainement le fidèle compte-rendu.

Nouvelles de la Guerre.

Rien! Rien encore! Le monde entier, anxieux, inquiet, à l'oreille tendue, afin de saisir le bruit du premier coup de canon de la bataille suprême. Le mutisme du télégraphe ressemble à ce calme solennel qui précède d'ordinaire les grandes commotions de la nature. Chacun sent qu'il va se décider de grandes choses, et que l'avenir de la civilisation dépend du résultat de cette lettre. Nous reproduisons de l'Opinion Nationale, de Paris, un excellent article qui, s'inspirant du patriotisme le plus éclairé, signale les dangers de l'heure présente.

"Il y a en France une vive et rapide intuition des choses. Trois échecs qu'il faut presque bénir, car ils nous ont fait ouvrir les yeux, nous eurent à peine fait comprendre que notre armée n'avait ni plan, ni chef, ni objectif appréciable, qu'immédiatement un frémissement universel courut dans toute la nation. On changea le personnel dirigeant et la population tout entière vit demander des armes et souffrir pour le combat."

"C'est qu'en effet, chacun sentit qu'un double et immense péril pesait sur nous. Nous n'avions ni chef ni organisation, et nous avions devant nous un adversaire puissamment organisé de longue date, et dont toute la politique peut se résumer dans un seul mot: La destruction de la France."

"Nous n'exagérons rien. Il y a en Prusse une passion nationale, la haine de la France; une politique nationale, la destruction de la France. Tant que la France sera debout, tant qu'elle restera une grande puissance, les projets de la Prusse ne peuvent se réaliser. De ce côté les préparatifs, ces savantes intrigues diplomatiques, cette politique de Molières, qui nous enveloppe dans un réseau d'espionnage, qui fomentent les grèves, qui ne négligent rien pour endormir, aveugler, embarrasser dans mille difficultés de détail, un adversaire dont elle sait bien qu'elle ne viendrait pas à bout par la force ouverte."

"Pas d'illusion; la victoire complète de la Prusse, c'est la France démembrée, démantelée, occupée, rançonnée, n'ayant plus le droit d'entretenir une armée digne de son rang; c'est, d'un seul mot, la destruction de la France. C'est la victoire implacable, sans grâce ni merci; c'est l'usage et l'abus de la force; c'est l'exploitation à outrance de la supériorité d'un moment."

"Le péril a passé sur nous; nous en avons tous senti le frisson. Voilà pourquoi, depuis huit jours, la France ne dort pas; pourquoi, depuis les plus humbles paysans jusqu'aux fils de millionnaire, tout le monde vient offrir son sang, et pourquoi tous les sacrifices paraissent légers en comparaison de ces maux qu'on a entrevus."

"Non, pas d'illusion; personne ne viendra à notre secours. Vaincus, personne ne pourrait nous protéger contre les violences du vainqueur. C'est un duel à mort, une guerre de race, une lutte à fond et à outrance qui s'engage en ce moment."

"On la France sera abattue et disparaîtra de la scène politique, et la Prusse sera reconduite l'épée dans les reins jusqu'à sa limite naturelle, en laissant cinq cents mille cadavres le long de nos routes."

"Voilà pourquoi toute la France se lève comme un seul homme; pourquoi chacun offre avec passion sa vie et son sang, et ne murmure que contre les inévitables lenteurs imposées à sa passion de combattre."

Nouvelles d'Europe.

New York, 31 août. Une dépêche de Pont à Mousson, du 25, dit que le mouvement au sud-est du corps du gén. de Failly, ne paraît pas avoir été effectué.

Le correspondant de la Tribune télégraphie mardi de Luxembourg: "Ce matin il y a eu un engagement entre Dun et Basancy, 150 prussiens ont été surpris par 500 français près de la frontière; les français ont été repoussés. Il y a eu des deux côtés un certain nombre de morts. La ligne de la frontière est scrupuleusement respectée."

Une dépêche de Arlon, datée de dimanche, dit que les prussiens ont sommé Longwy de se rendre. Le commandant de la place a répondu qu'il combattrait tant qu'il lui resterait des munitions. Les prussiens n'ayant pas d'artillerie de siège ne peuvent sérieusement espérer de s'emparer de la ville."

Le chemin de fer d'ici à Longwy n'a pas été détruit par les prussiens. Les prussiens ont coupé la ligne des Ardennes près de Garignon, et les français ont détruit la ligne à Longuyon.

On ne croit pas que les français soient en force à Montmédy. Les troupes belges arrivent ici pour protéger la frontière.

Le correspondant de la Tribune, qui a traversé Paris dans la journée d'hier, a eu la permission de visiter les fortifications de la ville. Dans la ligne extérieure, dit-il, il n'y a comparativement que fort peu de canons, qui sont presque tous de petit calibre. Les forts extérieurs du côté de St. Denis, sont reliés entre eux par des travaux de terrassement. On a abattu beaucoup de bois de ce côté, mais fort peu dans le parc de Boulogne. Je suis convaincu que le gouvernement n'a pas l'intention de soutenir un siège; le peuple seul le désire. Les chemins de fer du sud ne sont pas coupés; ils amènent dans la ville de nombreux troupeaux de bœufs."

La classe ouvrière est excessivement abattue. On fait des efforts incessants pour lever des troupes; les régiments décimés dans les derniers combats sont reformés.

Le correspondant de la Tribune, télégraphie lundi de Francfort, que Strasbourg a subi des dommages considérables. Les ruines principales sont en ruine. Une obuse tomba sur le toit d'une école de jeunes filles, tuant sept des élèves et en blessa quatre.

Une armistice avait été refusé, et les assésés ayant tiré sur le pavillon de la fatigue d'une longue course, ont combattu toute la journée sans avoir reçu aucune distribution. Ah! si seulement nous avions pu avaler du lait ce matin! me disait un zouave. J'ai vu arriver à Strasbourg un officier qui n'avait pas mangé depuis trente-six heures.

Ansi le soldat est-il furieux contre l'intendance. C'est sur les intendants que retombe tout le poids de sa mauvaise humeur. — Tapez donc sur ces braves gens! C'est la recommandation exacte faite aux journalistes par tout homme qui porte l'épée ou le sabre. L'intendance dépend du général en chef. C'est à lui de donner des ordres et de veiller à leur stricte exécution."

Ici, comme partout où a passé notre armée, on continue à arrêter des espions; la plupart du temps n'en sont pas. Il y en a cependant, et beaucoup. Le curé d'une petite commune située dans les montagnes des Vosges me racontait que, dimanche dernier, il avait reçu la visite d'un gendarme décoré et médaillé qui, sous prétexte de lui demander son chemin pour aller à Phalsbourg, tâchait d'avoir des renseignements sur les différents points du pays. Le curé du pays, devenu défiant, proposa au gendarme de boire un verre de vin, et en allant chercher la bouteille la cave, il dit un mot à un paysan, qui courut prévenir le maire. Le gendarme trinquait avec le curé lorsque le maire arriva suivi d'une vingtaine de paysans. On arrêta l'homme suspect, on le conduisit à Saverne, et là il fut bal et bien recondu par un gendarme postiche. D'autres espions ont été arrêtés sous le costume d'officiers de l'armée française.

Hier, vers midi, on vint me prévenir que le dernier train formé à Nancy partirait dans la soirée à 8 h. 20 minutes, et que je n'avais qu'à profiter de l'avis confidentiel qu'on me donnait si je ne voulais pas être exclu de la communion parisienne. Nancy comme Lunéville, comme Arvicourt, comme Sarrebourg, Saverne, Strasbourg, allait être rejeté en dehors de la vie française; plus de communications, plus de voies ferrées, plus de service postal. C'est à vingt-cinq lieues plus loin qu'allait être transportée la tête de la ligne, du côté de l'est, à Bar-le-Duc.

Je n'étais resté à Nancy que pour me porter du côté où se livrerait la bataille attendue, soit sur les Vosges, soit vers Metz. Cette mesure administrative renversait tout mon plan. Je résolus de faire tous mes efforts pour me passer du chemin de fer, et je me lançai à la recherche d'une voiture qui me conduirait à Metz.

Après une heure de course chez tous les voitureurs de la ville, je fus forcé de reconnaître que la poursuite d'un véhicule quelconque était une chimère. "Vous me donneriez cinq cents francs que je ne vous conduirais pas." Telle est la réponse qui me fut faite partout. Quelques-uns des voitureurs lorsque la veille et l'avant-veille pour des excursions de ce genre, ne sont pas revenus, et les propriétaires de ces voitures sont persuadés qu'elles sont tombées dans les mains des Prussiens. Ils ne veulent plus s'exposer à fournir à leurs dépens des moyens de transport à l'ennemi, et ni pour or ni pour argent ils ne veulent se risquer dans la ville.

Il fallait donc, bon gré mal gré, battre en retraite sur Paris, au risque de ne pas même entendre le bruit de la canonnade. Mon désappointement était d'autant plus vif que, depuis deux jours, on croit qu'une grande bataille est imminente et qu'elle se livrera entre Metz et Pont à Mousson. Pas moyen de rester à Frouard ni à Toul. Il faut aller jusqu'à Bar. Je monte dans le train, où je rencontre un colonel d'état-major de ma connaissance à qui je raconte mon malheur. Il me donne le conseil d'aller à Châlons. La loi qui défend de parler du mouvement des troupes ne me permet pas de vous exposer les raisons sur lesquelles s'appuyait le raisonnement du colonel.

Un peu rassuré par cette perspective d'événement militaires, j'accepte d'un cœur plus léger ma mauvaise fortune. Tout ce que je vois sur la route montre cependant qu'un grand parti se jouera vers Metz. A Frouard, j'apprends que depuis la matinée vingt huit trains ont passé emportant vers le quartier général des soldats et un matériel considérable d'artillerie. A Toul, le train se croise avec un train de canons suivis d'autres trains charriant des pièces de campagne, et ainsi de suite sur tout le par-

Après une heure de course chez tous les voitureurs de la ville, je fus forcé de reconnaître que la poursuite d'un véhicule quelconque était une chimère. "Vous me donneriez cinq cents francs que je ne vous conduirais pas." Telle est la réponse qui me fut faite partout. Quelques-uns des voitureurs lorsque la veille et l'avant-veille pour des excursions de ce genre, ne sont pas revenus, et les propriétaires de ces voitures sont persuadés qu'elles sont tombées dans les mains des Prussiens. Ils ne veulent plus s'exposer à fournir à leurs dépens des moyens de transport à l'ennemi, et ni pour or ni pour argent ils ne veulent se risquer dans la ville.

Il fallait donc, bon gré mal gré, battre en retraite sur Paris, au risque de ne pas même entendre le bruit de la canonnade. Mon désappointement était d'autant plus vif que, depuis deux jours, on croit qu'une grande bataille est imminente et qu'elle se livrera entre Metz et Pont à Mousson. Pas moyen de rester à Frouard ni à Toul. Il faut aller jusqu'à Bar. Je monte dans le train, où je rencontre un colonel d'état-major de ma connaissance à qui je raconte mon malheur. Il me donne le conseil d'aller à Châlons. La loi qui défend de parler du mouvement des troupes ne me permet pas de vous exposer les raisons sur lesquelles s'appuyait le raisonnement du colonel.

Un peu rassuré par cette perspective d'événement militaires, j'accepte d'un cœur plus léger ma mauvaise fortune. Tout ce que je vois sur la route montre cependant qu'un grand parti se jouera vers Metz. A Frouard, j'apprends que depuis la matinée vingt huit trains ont passé emportant vers le quartier général des soldats et un matériel considérable d'artillerie. A Toul, le train se croise avec un train de canons suivis d'autres trains charriant des pièces de campagne, et ainsi de suite sur tout le par-

Après une heure de course chez tous les voitureurs de la ville, je fus forcé de reconnaître que la poursuite d'un véhicule quelconque était une chimère. "Vous me donneriez cinq cents francs que je ne vous conduirais pas." Telle est la réponse qui me fut faite partout. Quelques-uns des voitureurs lorsque la veille et l'avant-veille pour des excursions de ce genre, ne sont pas revenus, et les propriétaires de ces voitures sont persuadés qu'elles sont tombées dans les mains des Prussiens. Ils ne veulent plus s'exposer à fournir à leurs dépens des moyens de transport à l'ennemi, et ni pour or ni pour argent ils ne veulent se risquer dans la ville.

Il fallait donc, bon gré mal gré, battre en retraite sur Paris, au risque de ne pas même entendre le bruit de la canonnade. Mon désappointement était d'autant plus vif que, depuis deux jours, on croit qu'une grande bataille est imminente et qu'elle se livrera entre Metz et Pont à Mousson. Pas moyen de rester à Frouard ni à Toul. Il faut aller jusqu'à Bar. Je monte dans le train, où je rencontre un colonel d'état-major de ma connaissance à qui je raconte mon malheur. Il me donne le conseil d'aller à Châlons. La loi qui défend de parler du mouvement des troupes ne me permet pas de vous exposer les raisons sur lesquelles s'appuyait le raisonnement du colonel.

Un peu rassuré par cette perspective d'événement militaires, j'accepte d'un cœur plus léger ma mauvaise fortune. Tout ce que je vois sur la route montre cependant qu'un grand parti se jouera vers Metz. A Frouard, j'apprends que depuis la matinée vingt huit trains ont passé emportant vers le quartier général des soldats et un matériel considérable d'artillerie. A Toul, le train se croise avec un train de canons suivis d'autres trains charriant des pièces de campagne, et ainsi de suite sur tout le par-

D'après les dernières informations qui ont été reçues, on peut évaluer à quatre cents, le nombre des familles qui se trouvent sans asile et sans pain, dans le comté de Carleton, à la suite des derniers incendies.

Guerre de Prusse.

A Monsieur le rédacteur en chef du SIECLE. Châlons-sur-Marne, 12 août.

Me voilà bien loin de Nancy, mon cher ami, bien loin de Metz surtout, mais ma dévotion continue. Il semble que je sois condamné à errer sans cesse autour du quartier général sans pouvoir parvenir à l'atteindre. Le maréchal Bazaine assume une grande responsabilité; mais il peut aussi graver son nom dans le bronze impréissable des siècles; il peut sauver la France. Pour cela il n'a qu'à faire tout le contraire de ce qui a été fait depuis le commencement de la campagne. Organiser, administrer et procéder devant l'ennemi par masses compactes. C'est l'émiettement de nos forces qui nous a perdus.

Pas d'administrateur, pas de général, disait Napoléon Ier. Que M. Bazaine se préoccupe avant tout du bien-être du soldat. C'est la popote qui fait la victoire. Jusqu'ici il y a eu un désarroi dans les mesures prises, que les régiments ont été oubliés pendant plusieurs jours. A la bataille de Froeschwiller, les soldats, épuisés par la fatigue d'une longue course, ont combattu toute la journée sans avoir reçu aucune distribution. Ah! si seulement nous avions pu avaler du lait ce matin! me disait un zouave. J'ai vu arriver à Strasbourg un officier qui n'avait pas mangé depuis trente-six heures.

Ansi le soldat est-il furieux contre l'intendance. C'est sur les intendants que retombe tout le poids de sa mauvaise humeur. — Tapez donc sur ces braves gens! C'est la recommandation exacte faite aux journalistes par tout homme qui porte l'épée ou le sabre. L'intendance dépend du général en chef. C'est à lui de donner des ordres et de veiller à leur stricte exécution."

Ici, comme partout où a passé notre armée, on continue à arrêter des espions; la plupart du temps n'en sont pas. Il y en a cependant, et beaucoup. Le curé d'une petite commune située dans les montagnes des Vosges me racontait que, dimanche dernier, il avait reçu la visite d'un gendarme décoré et médaillé qui, sous prétexte de lui demander son chemin pour aller à Phalsbourg, tâchait d'avoir des renseignements sur les différents points du pays. Le curé du pays, devenu défiant, proposa au gendarme de boire un verre de vin, et en allant chercher la bouteille la cave, il dit un mot à un paysan, qui courut prévenir le maire. Le gendarme trinquait avec le curé lorsque le maire arriva suivi d'une vingtaine de paysans. On arrêta l'homme suspect, on le conduisit à Saverne, et là il fut bal et bien recondu par un gendarme postiche. D'autres espions ont été arrêtés sous le costume d'officiers de l'armée française.

Hier, vers midi, on vint me prévenir que le dernier train formé à Nancy partirait dans la soirée à 8 h. 20 minutes, et que je n'avais qu'à profiter de l'avis confidentiel qu'on me donnait si je ne voulais pas être exclu de la communion parisienne. Nancy comme Lunéville, comme Arvicourt, comme Sarrebourg, Saverne, Strasbourg, allait être rejeté en dehors de la vie française; plus de communications, plus de voies ferrées, plus de service postal. C'est à vingt-cinq lieues plus loin qu'allait être transportée la tête de la ligne, du côté de l'est, à Bar-le-Duc.

Je n'étais resté à Nancy que pour me porter du côté où se livrerait la bataille attendue, soit sur les Vosges, soit vers Metz. Cette mesure administrative renversait tout mon plan. Je résolus de faire tous mes efforts pour me passer du chemin de fer, et je me lançai à la recherche d'une voiture qui me conduirait à Metz.

Après une heure de course chez tous les voitureurs de la ville, je fus forcé de reconnaître que la poursuite d'un véhicule quelconque était une chimère. "Vous me donneriez cinq cents francs que je ne vous conduirais pas." Telle est la réponse qui me fut faite partout. Quelques-uns des voitureurs lorsque la veille et l'avant-veille pour des excursions de ce genre, ne sont pas revenus, et les propriétaires de ces voitures sont persuadés qu'elles sont tombées dans les mains des Prussiens. Ils ne veulent plus s'exposer à fournir à leurs dépens des moyens de transport à l'ennemi, et ni pour or ni pour argent ils ne veulent se risquer dans la ville.

Il fallait donc, bon gré mal gré, battre en retraite sur Paris, au risque de ne pas même entendre le bruit de la canonnade. Mon désappointement était d'autant plus vif que, depuis deux jours, on croit qu'une grande bataille est imminente et qu'elle se livrera entre Metz et Pont à Mousson. Pas moyen de rester à Frouard ni à Toul. Il faut aller jusqu'à Bar. Je monte dans le train, où je rencontre un colonel d'état-major de ma connaissance à qui je raconte mon malheur. Il me donne le conseil d'aller à Châlons. La loi qui défend de parler du mouvement des troupes ne me permet pas de vous exposer les raisons sur lesquelles s'appuyait le raisonnement du colonel.

Un peu rassuré par cette perspective d'événement militaires, j'accepte d'un cœur plus léger ma mauvaise fortune. Tout ce que je vois sur la route montre cependant qu'un grand parti se jouera vers Metz. A Frouard, j'apprends que depuis la matinée vingt huit trains ont passé emportant vers le quartier général des soldats et un matériel considérable d'artillerie. A Toul, le train se croise avec un train de canons suivis d'autres trains charriant des pièces de campagne, et ainsi de suite sur tout le par-

Après une heure de course chez tous les voitureurs de la ville, je fus forcé de reconnaître que la poursuite d'un véhicule quelconque était une chimère. "Vous me donneriez cinq cents francs que je ne vous conduirais pas." Telle est la réponse qui me fut faite partout. Quelques-uns des voitureurs lorsque la veille et l'avant-veille pour des excursions de ce genre, ne sont pas revenus, et les propriétaires de ces voitures sont persuadés qu'elles sont tombées dans les mains des Prussiens. Ils ne veulent plus s'exposer à fournir à leurs dépens des moyens de transport à l'ennemi, et ni pour or ni pour argent ils ne veulent se risquer dans la ville.

Il fallait donc, bon gré mal gré, battre en retraite sur Paris, au risque de ne pas même entendre le bruit de la canonnade. Mon désappointement était d'autant plus vif que, depuis deux jours, on croit qu'une grande bataille est imminente et qu'elle se livrera entre Metz et Pont à Mousson. Pas moyen de rester à Frouard ni à Toul. Il faut aller jusqu'à Bar. Je monte dans le train, où je rencontre un colonel d'état-major de ma connaissance à qui je raconte mon malheur. Il me donne le conseil d'aller à Châlons. La loi qui défend de parler du mouvement des troupes ne me permet pas de vous exposer les raisons sur lesquelles s'appuyait le raisonnement du colonel.

Un peu rassuré par cette perspective d'événement militaires, j'accepte d'un cœur plus léger ma mauvaise fortune. Tout ce que je vois sur la route montre cependant qu'un grand parti se jouera vers Metz. A Frouard, j'apprends que depuis la matinée vingt huit trains ont passé emportant vers le quartier général des soldats et un matériel considérable d'artillerie. A Toul, le train se croise avec un train de canons suivis d'autres trains charriant des pièces de campagne, et ainsi de suite sur tout le par-

Après une heure de course chez tous les voitureurs de la ville, je fus forcé de reconnaître que la poursuite d'un véhicule quelconque était une chimère. "Vous me donneriez cinq cents francs que je ne vous conduirais pas." Telle est la réponse qui me fut faite partout. Quelques-uns des voitureurs lorsque la veille et l'avant-veille pour des excursions de ce genre, ne sont pas revenus, et les propriétaires de ces voitures sont persuadés qu'elles sont tombées dans les mains des Prussiens. Ils ne veulent plus s'exposer à fournir à leurs dépens des moyens de transport à l'ennemi, et ni pour or ni pour argent ils ne veulent se risquer dans la ville.

Il fallait donc, bon gré mal gré, battre en retraite sur Paris, au risque de ne pas même entendre le bruit de la canonnade. Mon désappointement était d'autant plus vif que, depuis deux jours, on croit qu'une grande bataille est imminente et qu'elle se livrera entre Metz et Pont à Mousson. Pas moyen de rester à Frouard ni à Toul. Il faut aller jusqu'à Bar. Je monte dans le train, où je rencontre un colonel d'état-major de ma connaissance à qui je raconte mon malheur. Il me donne le conseil d'aller à Châlons. La loi qui défend de parler du mouvement des troupes ne me permet pas de vous exposer les raisons sur lesquelles s'appuyait le raisonnement du colonel.

Un peu rassuré par cette perspective d'événement militaires, j'accepte d'un cœur plus léger ma mauvaise fortune. Tout ce que je vois sur la route montre cependant qu'un grand parti se jouera vers Metz. A Frouard, j'apprends que depuis la matinée vingt huit trains ont passé emportant vers le quartier général des soldats et un matériel considérable d'artillerie. A Toul, le train se croise avec un train de canons suivis d'autres trains charriant des pièces de campagne, et ainsi de suite sur tout le par-

Après une heure de course chez tous les voitureurs de la ville, je fus forcé de reconnaître que la poursuite d'un véhicule quelconque était une chimère. "Vous me donneriez cinq cents francs que je ne vous conduirais pas." Telle est la réponse qui me fut faite partout. Quelques-uns des voitureurs lorsque la veille et l'avant-veille pour des excursions de ce genre, ne sont pas revenus, et les propriétaires de ces voitures sont persuadés qu'elles sont tombées dans les mains des Prussiens. Ils ne veulent plus s'exposer à fournir à leurs dépens des moyens de transport à l'ennemi, et ni pour or ni pour argent ils ne veulent se risquer dans la ville.

cours de la voie; les trains d'artillerie se suivent à dix minutes de distance. Il y a de temps en temps des régiments de ligne.

La voie est tellement encombrée que nous ne marchons pas à la vitesse des trains de marchandises. Nous nous arrêtons de quart d'heure en quart d'heure pour ne pas gêner la circulation des convois militaires. Trois trains nous précèdent vers Châlons, emportant les troupes du fer, corps, et trois trains nous suivent dans la même direction, pendant que dans la direction opposée la voie est parcourue par un si grand nombre de convois que tous ces convois semblent n'en former qu'un seul, se développant sur une étendue d'une quarantaine de lieues.

Tous les soldats chantant comme s'ils allaient à une fête. Ils sont armés de la plus belle ardeur. En se croisant aux stations avec les glorieux vétérans de Froeschwiller, qui vont se reorganiser à Châlons, ils échangent des poignées de main et se promettent une éclatante revanche. Dieu les entendra! Tout cela a un grand aspect guerrier, tout cela fait plaisir à voir, tout cela inspire une sérieuse confiance.

Nous allons enfin avoir ce qui nous a le plus manqué jusqu'à ce jour dans nos trois malheureux rencontres, un puissant matériel d'artillerie. A Froeschwiller, nous n'avions que quelques batteries à opposer aux quatre-vingt dix bouches à feu de l'ennemi, qui pendant dix heures de combat a toujours tiré à mitraille. Nous lui rendrons la pareille à la prochaine occasion, et l'entraînerez merveilleux, le courage à toute épreuve de nos troupes feront le reste.

Une victoire peut tout sauver, et c'est pour cela qu'il nous faut une victoire. L'armée prussienne batte sur notre territoire est une armée perdue; pas un de ces soldats étrangers qui ont souillé notre sol ne reverra l'Allemagne; chaque buisson cachera un fusil, chaque bois un gros de partisans qui achèveront tout ce qui aurait survécu à la défaite. Soldats de la France, vous êtes à cette heure solennelle la force vive de la patrie! Vous êtes sa sauvegarde et son salut! Souvenez-vous de vos pères de 1792!

Si vous sortez, — comme je n'en doute plus, — vainqueurs de la grande bataille qui se prépare, on dira de vous, quand vous reviendrez: "Voilà ceux qui ont sauvé le prestige de nos armes et l'honneur du pays; voilà ceux qui ont conservé à la France le beau titre conquis sur les champs de bataille, et sur le champ de l'intelligence le titre glorieux de la grande nation. Et maintenant, allez, camarades; vos frères sont écrasés par le nombre; vous allez montrer à l'Europe comment la France vaincue par surprise sait ressaisir la victoire!"

EDMOND TEXIER.

Plusieurs citoyens du dix-neuvième arrondissement pensent qu'il serait possible de proposer au corps législatif un projet de loi ainsi conçu: "Tout traitement supérieur à quinze mille francs, jusques et compris le traitement du maréchal de France, ne sera accordé qu'à ceux qui ont servi dans les armées de la République, et qui ont été décorés de la Légion d'honneur ou de la Croix de la Légion d'honneur. Les citoyens de ce genre ne seront admis à la retraite qu'après avoir été décorés de la Légion d'honneur ou de la Croix de la Légion d'honneur. Les citoyens de ce genre ne seront admis à la retraite qu'après avoir été décorés de la Légion d'honneur ou de la Croix de la Légion d'honneur."

Une pétition du même genre a été signée par un grand nombre d'habitants de Paris dont les signatures ont passé sous nos yeux. Cette pétition est ainsi conçue: "Paris, 8 août 1870. Vu les circonstances malheureuses dans lesquelles se trouve le pays, les soussignés demandent que tous les jeunes gens qui portent l'habit ecclésiastique et qui n'ont pas encore reçu les ordres ne fassent pas exception à la loi commune et soient appelés à prendre les armes comme leurs frères. (Suivent les signatures.)"

Les citoyens d'Angers ont adressé à M. Gambetta, en le priant de le déposer sur le bureau du corps législatif, la pétition suivante: "Lorsque la patrie appelle pour la défense de son sol les bras valides de tous ses enfants; les soussignés, abandonnant sans murmure femme, enfant, famille et position, protestent contre une loi qui laisse inactifs dans les seminaires des milliers de jeunes gens ayant atteint l'âge de la conscription ou des levées, et dont la présence n'est nullement indispensable au service du culte. Ils demandent qu'une loi d'urgence soit votée pour appeler immédiatement ces jeunes séminaristes à la défense du territoire national. (Suivent plus de 300 signatures.)"

On lit dans la feuille officielle: "Le 12^e corps, dont le commandement est confié à M. le général de Division Trochu, et qui sous trois jours sera complètement formé à Châlons-sur-Marne doit avoir un effectif de plus de 35,000 hommes. L'organisation du 13^e corps, qui doit être formé à Paris, et dont l'effectif sera au moins égal au précédent, sera terminée dans huit jours; ce corps, ainsi qu'on l'a vu plus haut, est placé sous le commandement du général de division Vinoy. M. le général Chardon de Chaumont, qu'un récent décret avait appelé aux fonctions de directeur de l'infanterie, est nommé au commandement d'une brigade active. L'administration militaire a passé des traités pour le transport des militaires malades, des gères aux hospices. Trois heures avant l'arrivée des trains, les chefs de gare préviennent télégraphiquement le chef de l'entrepôt. Dans les cas imprévus d'insuffisance de transports, les omnibus et les fiacres doivent immédiatement être mis à la disposition des militaires, sur la simple réquisition de l'officier ou du sous-officier qui vient recevoir les malades. Des congés de trois mois sont délivrés à ceux qui désirent se rétablir chez eux."

M. Oscar Commettant, dans une étude générale sur les musiques militaires, raconte les faits marqués de la Marseillaise, cet hymne sublime qui est l'œuvre de la Révolution bien plus encore que celle de Rouget de Lisle. A peine au monde, ce chant de guerre et de liberté accomplit son œuvre formidable pour la France. Un général écrit au Directeur: "J'ai gagné la bataille; la Marseillaise commandait avec moi." Un autre général demande "un renfort de mille hommes" ou une édition de la Marseillaise. Enfin, un autre officier supérieur cité par George Kastner dans son beau livre des chants de l'armée française, fait cette curieuse et heureuse déclaration: "Sans la Marseillaise, je me battrais toujours."

Le 12^e corps, dont le commandement est confié à M. le général de Division Trochu, et qui sous trois jours sera complètement formé à Châlons-sur-Marne doit avoir un effectif de plus de 35,000 hommes. L'organisation du 13^e corps, qui doit être formé à Paris, et dont l'effectif sera au moins égal au précédent, sera terminée dans huit jours; ce corps, ainsi qu'on l'a vu plus haut, est placé sous le commandement du général de division Vinoy. M. le général Chardon de Chaumont, qu'un récent décret avait appelé aux fonctions de directeur de l'infanterie, est nommé au commandement d'une brigade active. L'administration militaire a passé des traités pour le transport des militaires malades, des gères aux hospices. Trois heures avant l'arrivée des trains, les chefs de gare préviennent télégraphiquement le chef de l'entrepôt. Dans les cas imprévus d'insuffisance de transports, les omnibus et les fiacres doivent immédiatement être mis à la disposition des militaires, sur la simple réquisition de l'officier ou du sous-officier qui vient recevoir les malades. Des congés de trois mois sont délivrés à ceux qui désirent se rétablir chez eux."

M. le général Chardon de Chaumont, qu'un récent décret avait appelé aux fonctions de directeur de l'infanterie, est nommé au commandement d'une brigade active. L'administration militaire a passé des traités pour le transport des militaires malades, des gères aux hospices. Trois heures avant l'arrivée des trains, les chefs de gare préviennent télégraphiquement le chef de l'entrepôt. Dans les cas imprévus d'insuffisance de transports, les omnibus et les fiacres doivent immédiatement être mis à la disposition des militaires, sur la simple réquisition de l'officier ou du sous-officier qui vient recevoir les malades. Des congés de trois mois sont délivrés à ceux qui désirent se rétablir chez eux."

M. le général Chardon de Chaumont, qu'un récent décret avait appelé aux fonctions de directeur de l'infanterie, est nommé au commandement d'une brigade active. L'administration militaire a passé des traités pour le transport des militaires malades, des gères aux hospices. Trois heures avant l'arrivée des trains, les chefs de gare préviennent télégraphiquement le chef de l'entrepôt. Dans les cas imprévus d'insuffisance de transports, les omnibus et les fiacres doivent immédiatement être mis à la disposition des militaires

TRANSPORT DES MALLÉS

BUREAU DE POSTE, Montréal, 25 Avril 1870.

Table with columns: Distributeurs, MALLÉS, Levées. Rows include destinations like Ottawa, Québec, and various local routes.

ANNONCES DIVERSES.

NOUVELLE ROUTE DIRECTE ENTRE LA PROVINCE DE QUÉBEC ET LES ÉTATS-UNIS.

Les convois directs Lennoxville: 5.00 A.M., en connexion avec le convoi laissant Montréal à 10.10 P.M., arrivant à Boston à 6.30 P.M., et New-York à 11.20 P.M.

PARFUMERIE EXTRA-FINE DE RIGAUD & CIE. 8, Rue Vienne, à Paris.

SAVON MIRANDA Au suc de Lys et de Laitue

TOUTINE RIGAUD Nouvelle eau de toilette supérieure aux eaux de toilette et aux vinaigres les plus estimés.

CRÈME DENTIFRICE RIGAUD. Elle supprime les poudres et ongles employés jusqu'à ce jour, donne aux dents la blancheur de l'ivoire et est la seule recommandée par les médecins.

BOUQUET DE MANILLE. Nouveaux parfums délicieux pour le mouchoir et extrait des fleurs de l'Ylang-Ylang.

POUDRE ROSÉE. Pour remplacer le Poudre de Riz et préserver la peau du hâle.

COLORIGÈNE RIGAUD. En 3 ou 4 jours il rend aux cheveux leur couleur naturelle sans tacher la peau ni salir le linge.

SPECIALITÉ DE PRODUITS À L'YLANG-YLANG. ADOPTÉS PAR L'IMPÉRATRICE DES FRANÇAIS.

Extrait d'Ylang-Ylang, Savon à l'Ylang-Ylang, Huile à l'Ylang-Ylang, Pomme à l'Ylang-Ylang.

Cold Cream à l'Ylang-Ylang, Poudre de Riz à l'Ylang-Ylang, Lait Miranda, Cold Cream.

Dépôt à Québec, chez MM. John Mason et Cie Montréal, chez MM. Devins et Bolton.

ANNONCES DIVERSES.

MADRID 1847. PARIS 1857. LONDON 1862. MENTION HONORABLE. GENERAL EXHIBITION.

ALKABASAR ARRIVÉ ENFIN.

Cet élégant tonique Turc est un des plus délicats et des plus salubres remèdes qui aient été soumis à l'approbation publique sur ce continent, et il se recommande de lui-même à l'encouragement pour les raisons suivantes:

TONIQUE TURC ALKABASAR

Tenu en dépôt chez les principaux Droguistes et Épiceries de la Puisseance.

ROYAL WESTERN.

PHARMACIE ET DROGUERIE DE MUNRO & JACKSON.

LE GEM.

MILLAR & JONES, EXPÉDITEURS ET AGENTS MARITIMES.

MILLAR & JONES, QUAI ANGLAIS, KINGSTON.

HABITS, PANTALONS ET VESTES DE BROADWAY.

L'Europe et à l'Amérique SATISFACTION GÉNÉRALE!

1870. MODES DU PRINTEMPS. 1870.

On peut les voir maintenant à l'ATELIER DE TAILLEUR DE BROADWAY, 685, Rue Craig.

Les Messieurs pourront fournir leur Etife, et leurs vêtements seront faits avec le plus grand soin.

Les services de M. CHARLES RANCOUR, bien connu comme un coupeur de premier ordre, ont été assurés à l'avenir.

REPARATION ET NETTOYAGE par un procédé nouveau: DÉGRAISSAGE et REPASSAGE exécutés promptement et de manière à défer toute concurrence.

P. J. COX, FABRICANT DE TOUTES SORTES DE Balances à plate-forme et pour comptoirs, 687, RUE CRAIG.

Les visiteurs seront satisfaits des prix et du travail. Montréal, 19 avril 1870.

AUX IMPRIMEURS! S. COLLINS

D'ENCRES À IMPRIMER, SPÉCIALITÉ D'Ancre de la meilleure qualité NOIR DE JAIS.

POUR IMPRESSION DE LIVRES ET JOURNAUX, ENCRE DE COULEURS

DEPOT ET FABRIQUE 12, RUE FRANKFORT, NEW-YORK.

M. COLLINS est le fournisseur de la Maison LOUIS FERRAULT & CIE, à Montréal, et le Pays, dont l'élegance typographique est si fort remarquable, est imprimé avec

L'Encre à Journaux

COLLINS.

PRIX MODÉRÉS, toute encre vendue par la Maison est garantie.

Les imprimeurs, qui n'ont jamais employé ces encres, sont invités à les essayer. Ils verront qu'elles sont tout à fait égales sinon supérieures à toutes celles que l'on trouve sur le marché.

31 Janv. 1870. aa-108

ANNONCES DIVERSES.

J. A. RAFTER & CIE.

OUVERT LEUR NOUVEAU MAGASIN

VETEMENTS AU NO. 463, RUE NOTRE-DAME, A CÔTÉ DE LA RUE MCGILL.

AVIS. Je certifie que j'étais tombé en consommation depuis trois ans et qu'il y avait huit mois que j'étais allé d'une extinction complète de force. J'ai fait usage de tous les remèdes de grande renommée, mais sans succès.

Je suis maintenant parfaitement guéri, et je suis en mesure de recommander à tous ceux qui souffrent de la même maladie, le remède que je recommande aux personnes souffrantes.

Mme. BASTIEN, Village St. Jean-Baptiste.

EMMAGASINAGE POUR TOUTES SORTES DE MARCHANDISES.

HANGARD DE BRIQUE ROUGE, Nos. 273, 275 & 277, RUE DES COMMISSAIRES.

SEATH, 35, GRANDE RUE ST. LAURENT, VEND Des Vêtements Confectionnés à meilleur marché que les moins coûteux.

COMPAGNIE D'ASSURANCE MUTUELLE CONTRE LE FEU.

CITE DE MONTREAL DIRECTEURS: BENJAMIN COMTE, ECR.

R. A. M. HUBERT, ECR., AND. LAPIERRE, ECR. HENRI FARGÈ, ECR., J.-B. HOMER, ECR. CARLES VALOIS, ECR., N. VILLENUEVE, ECR. JAMES E. MULLIN ECR., FERRI FERRIN, ECR.

Le principe sur lequel est basée notre Assurance Mutuelle est certainement le plus économique et le plus sûr; chaque année la preuve depuis 1859.

Un système d'assurance a encore l'avantage d'être national, puisque ce sont des Canadiens qui assurent eux-mêmes, et se dispensent ainsi d'aller verser leur prime en des mains étrangères.

Directeurs expérimentés, et qui savent comment éviter les inconvénients et parer aux défauts, ce qui existait avant 1859. Ajoutons à cette garantie la prospérité croissante de la société actuelle depuis les quelques années qu'elle existe, et nous sommes certains d'un succès constant et marqué pour l'avenir, et cela sans augmenter le taux d'assurance qui ne sont que la moitié de ceux qu'on exige dans les autres sociétés.

ALFRED DUMOUHEL, Secrétaire-Treasorier, 11 mai 1870.

GRAINES! GRAINES!

Les soussignés viennent de recevoir et offrent en vente un Assortiment complet et choisi de GRAINES DE JARDINS et DES CHAMPS importées d'Angleterre de France et des Etats-Unis, comprenant en partie les suivantes:

Graines de Betteraves Honges et de 5 avets à racine.

Choux St. Denis, Winstingstad et au tres Carottes Rouges et Early Horn.

Choux-Fleurs hâtifs, Tardifs et le Normand, choux-Heurs.

Céleri Rouge, Blanc et à Soupe.

Bié d'Inde sucré d'avance de Adams et Darling Comcombres précoces Russe et Prickley.

Choux Laitues et Romaines.

Bettes rouges de Champe, Rouges et Jaunes.

Melons Muscadés de Skillman, Melons Musqués, Melons doux des Montagnes, Melons d'Eau.

Gros Oignons Américains Rouges et Blancs.

Panais, Sucriers et Gurnesey.

Pois de toutes sortes.

Radis de toutes sortes.

Moelle de Courge, Hubbard et Boston.

Tides's Gén. Grant et autres Tomates.

Navets, variétés Blanches et Jaunes.

Navets sucrés (Ett's Eggs) améliorés de Laing.

Stearings et autres variétés.

GRAINE DE LUZERNE - Alycke, Rawdon.

Rouge Allemand, Allemand Blanc et de l'Ouest.

Graine de Mil, Herbe à Pelouse, Graine de Lin.

—AUSI— Gypse en Plâtre de Terre.

Super-Phosphate brut de Chaux de Baugh.

Halle, Gateaux de Graine de Lin en Meule et en grain pour les animaux, etc., etc.

Le Prix le plus élevé sera payé pour la Graine de Lin et la Graine de Mil.

15 mai 1870. LYMANS, CLARE & CIE., 15 mai 1870.

Repas à toutes heures.

Tous ceux qui visitent cet Etablissement sont sûrs d'y revenir.

No. 18, RUE ST. JACQUES, au coin de la RUE ST. LAMBERT. 4 mai 1870. LEWIS A. HART, M.A., B.C.L., NOTAIRE PUBLIC, 29, Rue St. François-Xavier, 29, déc. 1869. aa-26

ANNONCES DIVERSES.

Atelier pour ouvrages en Imitation de Cheveux de la Puisseance.

173 RUE LEMOINE, MONTRÉAL.

Pour l'élegance et le prix allez à l'adresse ci-dessus. Les ordres sont ponctuellement exécutés. 29 juillet. am-215

AVIS.

C. H. & G. LEFAVRE prend la liberté d'informer les citoyens de Montréal qu'ils viennent d'ouvrir le magasin autrefois occupé par A. Walsh Nos. 3 et 5, RUE ST. ANTOINE, et connu sous le nom de Western Grocery, où ils assurent toujours en magasin un assortiment considérable d'épicerie, Vins, Liqueurs, etc., etc. 6 juillet 1870. aa-196

L'Antidote de la Consommation.

Je, soussigné, certifie que depuis le commencement de l'année dernière, j'étais tombé en consommation, et que j'étais allé d'une extinction complète de force. J'ai fait usage de tous les remèdes de grande renommée, mais sans succès.

Je suis maintenant parfaitement guéri, et je suis en mesure de recommander à tous ceux qui souffrent de la même maladie, le remède que je recommande aux personnes souffrantes.

Mme. BASTIEN, Village St. Jean-Baptiste.

LES CHEVREUX GRAND TRONC CHEMIN DE FER DU GRAND TRONC DU CANADA.

1869.—ARRANGEMENTS D'HIVER—1869. Les Trains laissent maintenant la Station Bonaventure comme suit:

POUR L'OUEST: Express de jour pour Ogdensburg, Ottawa, Brockville, Kingston, Belleville, Toronto, Guelph, London, Brantford, Goderich, Buffalo, Detroit, Chicago et toutes les autres places de l'Ouest. 9.10 A.M. Express de nuit de do. 8.30 P.M. Train Omnibus pour Kingston et les stations intermédiaires, à 7.00 A.M. Trains pour Lachine à 8.00 A.M., 9.30 A.M., 3.00 P.M. et 5.00 P.M.

POUR LE SUD ET L'EST. Train Omnibus pour Island Pond et les stations intermédiaires, à 7.0 A.M. Express pour Boston, à 8.40 A.M. Express pour New-York et Boston via le Vermont Central, à 8.30 P.M. Express pour Island Pond et Gorham, à 2.40 P.M. Express pour New-York via Plattsburgh, Le Lac Champlain, Burlington et Rutland, à 3.00 P.M. Express de nuit pour Québec, Island Pond, Gorham et Portland, arrivant à Montréal et Island Pond, St. Hilaire, St. Hyacinthe, Acton, Richmond, Sherbrooke, Waterville et Coaticook, seulement à 11.00 P.M. 10.10 P.M. Chars dorciors pour chaque convoi de nuit. Bagage marqué (checked). Le steamer Carleton laisse Portland tous les Samedis Après-Midi (après l'arrivée du train laissant Montréal) pour Halifax, Nouvelle-Écosse, et retourant le Mercredi. 11 à bord un confort excellent pour les passagers et toutes facilités pour le fret. Les Vapeurs de la Compagnie Internationale, qui sont en correspondance avec le Chemin de Fer du Grand Tronc, laissent Portland tous les Lundis et Jedis à 5 h. P.M. pour St. Jean, N. B., et vice versa. On peut se procurer des Billets à toutes les principales Stations de la Compagnie. Pour plus de détails et connaître le temps de l'arrivée et du départ de tous les trains aux différentes stations, s'adresser au guichet, Station Bonaventure. C. J. BRYDGES, Directeur-Général. Montréal, 7 avril 1869—11

GREAT WESTERN DU CANADA.

A compter de cette date, jusqu'aux heures suivantes, les Trains laisseront pour les villes suivantes: Train Express à 7 heures A.M., pour Hamilton, St. Catharines, Suspension Bridge, Buffalo, Harrisburgh, Guelph, Paris, Toronto, London, Windsor, Detroit, Chicago et les stations intermédiaires. 4.30 heures A.M., pour Hamilton, St. Catharines, Suspension Bridge, Buffalo, Rochester, Albany, New-York, Boston et les stations intermédiaires. 4.00 heures A.M., pour Hamilton, Paris, Ingersoll, London, Detroit, Chicago, Windsor, Sault Lake City, St. Francois, etc. Train Omnibus, à 3 heures 35 minutes du soir, sur toutes les Stations à l'Est et sur toutes les Stations à l'Ouest et à l'Est de Québec. Passagers et fret à 5 heures 20 minutes du soir, pour le Centre de Hamilton, Express du soir pour l'Est et l'Ouest et Sarnia.

LES CÉLÈBRES VOITURES-SALONS DE PULLMAN

Feront le trajet sur l'Express Est, Atlantique, et les autres Express sur tous les trains de nuit. LES COUCHES SONT EN TOUS LES TRAINS DE NUIT. Les voitures sont confortables, propres, et les voyageurs sont servis par des hommes de bien. Les trains de nuit de New-York, pour Buffalo et tous les endroits à l'Est et à l'Ouest de Québec, sont servis par les voitures de nuit de Pullman, Michigan Southern, et le Detroit et Milwaukee pour tous les endroits à l'Est, ainsi que les voitures de nuit de St. Louis, St. Paul, et Chicago, et les trains de nuit de New-York, pour Buffalo et tous les endroits à l'Est et à l'Ouest de Québec, sont servis par les voitures de nuit de Pullman, Michigan Southern, et le Detroit et Milwaukee pour tous les endroits à l'Est, ainsi que les voitures de nuit de St. Louis, St. Paul, et Chicago, et les trains de nuit de New-York, pour Buffalo et tous les endroits à l'Est et à l'Ouest de Québec, sont servis par les voitures de nuit de Pullman, Michigan Southern, et le Detroit et Milwaukee pour tous les endroits à l'Est, ainsi que les voitures de nuit de St. Louis, St. Paul, et Chicago, et les trains de nuit de New-York, pour Buffalo et tous les endroits à l'Est et à l'Ouest de Québec, sont servis par les voitures de nuit de Pullman, Michigan Southern, et le Detroit et Milwaukee pour tous les endroits à l'Est, ainsi que les voitures de nuit de St. Louis, St. Paul, et Chicago, et les trains de nuit de New-York, pour Buffalo et tous les endroits à l'Est et à l'Ouest de Québec, sont servis par les voitures de nuit de Pullman, Michigan Southern, et le Detroit et Milwaukee pour tous les endroits à l'Est, ainsi que les voitures de nuit de St. Louis, St. Paul, et Chicago, et les trains de nuit de New-York, pour Buffalo et tous les endroits à l'Est et à l'Ouest de Québec, sont servis par les voitures de nuit de Pullman, Michigan Southern, et le Detroit et Milwaukee pour tous les endroits à l'Est, ainsi que les voitures de nuit de St. Louis, St. Paul, et Chicago, et les trains de nuit de New-York, pour Buffalo et tous les endroits à l'Est et à l'Ouest de Québec, sont servis par les voitures de nuit de Pullman, Michigan Southern, et le Detroit et Milwaukee pour tous les endroits à l'Est, ainsi que les voitures de nuit de St. Louis, St. Paul, et Chicago, et les trains de nuit de New-York, pour Buffalo et tous les endroits à l'Est et à l'Ouest de Québec, sont servis par les voitures de nuit de Pullman, Michigan Southern, et le Detroit et Milwaukee pour tous les endroits à l'Est, ainsi que les voitures de nuit de St. Louis, St. Paul, et Chicago, et les trains de nuit de New-York, pour Buffalo et tous les endroits à l'Est et à l'Ouest de Québec, sont servis par les voitures de nuit de Pullman, Michigan Southern, et le Detroit et Milwaukee pour tous les endroits à l'Est, ainsi que les voitures de nuit de St. Louis, St. Paul, et Chicago, et les trains de nuit de New-York, pour Buffalo et tous les endroits à l'Est et à l'Ouest de Québec, sont servis par les voitures de nuit de Pullman, Michigan Southern, et le Detroit et Milwaukee pour tous les endroits à l'Est, ainsi que les voitures de nuit de St. Louis, St. Paul, et Chicago, et les trains de nuit de New-York, pour Buffalo et tous les endroits à l'Est et à l'Ouest de Québec, sont servis par les voitures de nuit de Pullman, Michigan Southern, et le Detroit et Milwaukee pour tous les endroits à l'Est, ainsi que les voitures de nuit de St. Louis, St. Paul, et Chicago, et les trains de nuit de New-York, pour Buffalo et tous les endroits à l'Est et à l'Ouest de Québec, sont servis par les voitures de nuit de Pullman, Michigan Southern, et le Detroit et Milwaukee pour tous les endroits à l'Est, ainsi que les voitures de nuit de St. Louis, St. Paul, et Chicago, et les trains de nuit de New-York, pour Buffalo et tous les endroits à l'Est et à l'Ouest de Québec, sont servis par les voitures de nuit de Pullman, Michigan Southern, et le Detroit et Milwaukee pour tous les endroits à l'Est, ainsi que les voitures de nuit de St. Louis, St. Paul, et Chicago, et les trains de nuit de New-York, pour Buffalo et tous les endroits à l'Est et à l'Ouest de Québec, sont servis par les voitures de nuit de Pullman, Michigan Southern, et le Detroit et Milwaukee pour tous les endroits à l'Est, ainsi que les voitures de nuit de St. Louis, St. Paul, et Chicago, et les trains de nuit de New-York, pour Buffalo et tous les endroits à l'Est et à l'Ouest de Québec, sont servis par les voitures de nuit de Pullman, Michigan Southern, et le Detroit et Milwaukee pour tous les endroits à l'Est, ainsi que les voitures de nuit de St. Louis, St. Paul, et Chicago, et les trains de nuit de New-York, pour Buffalo et tous les endroits à l'Est et à l'Ouest de Québec, sont servis par les voitures de nuit de Pullman, Michigan Southern, et le Detroit et Milwaukee pour tous les endroits à l'Est, ainsi que les voitures de nuit de St. Louis, St. Paul, et Chicago, et les trains de nuit de New-York, pour Buffalo et tous les endroits à l'Est et à l'Ouest de Québec, sont servis par les voitures de nuit de Pullman, Michigan Southern, et le Detroit et Milwaukee pour tous les endroits à l'Est, ainsi que les voitures de nuit de St. Louis, St. Paul, et Chicago, et les trains de nuit de New-York, pour Buffalo et tous les endroits à l'Est et à l'Ouest de Québec, sont servis par les voitures de nuit de Pullman, Michigan Southern, et le Detroit et Milwaukee pour tous les endroits à l'Est, ainsi que les voitures de nuit de St. Louis, St. Paul, et Chicago, et les trains de nuit de New-York, pour Buffalo et tous les endroits à l'Est et à l'Ouest de Québec, sont servis par les voitures de nuit de Pullman, Michigan Southern, et le Detroit et Milwaukee pour tous les endroits à l'Est, ainsi que les voitures de nuit de St. Louis, St. Paul, et Chicago, et les trains de nuit de New-York, pour Buffalo et tous les endroits à l'Est et à l'Ouest de Québec, sont servis par les voitures de nuit de Pullman, Michigan Southern, et le Detroit et Milwaukee pour tous les endroits à l'Est, ainsi que les voitures de nuit de St. Louis, St. Paul, et Chicago, et les trains de nuit de New-York, pour Buffalo et tous les endroits à l'Est et à l'Ouest de Québec, sont servis par les voitures de nuit de Pullman, Michigan Southern, et le Detroit et Milwaukee pour tous les endroits à l'Est, ainsi que les voitures de nuit de St. Louis, St. Paul, et Chicago, et les trains de nuit de New-York, pour Buffalo et tous les endroits à l'Est et à l'Ouest de Québec, sont servis par les voitures de nuit de Pullman, Michigan Southern, et le Detroit et Milwaukee pour tous les endroits à l'Est, ainsi que les voitures de nuit de St. Louis, St. Paul, et Chicago, et les trains de nuit de New-York, pour Buffalo et tous les endroits à l'Est et à l'Ouest de Québec, sont servis par les voitures de nuit de Pullman, Michigan Southern, et le Detroit et Milwaukee pour tous les endroits à l'Est, ainsi que les voitures de nuit de St. Louis, St. Paul, et Chicago, et les trains de nuit de New-York, pour Buffalo et tous les endroits à l'Est et à l'Ouest de Québec, sont servis par les voitures de nuit de Pullman, Michigan Southern, et le Detroit et Milwaukee pour tous les endroits à l'Est, ainsi que les voitures de nuit de St. Louis, St. Paul, et Chicago, et les trains de nuit de New-York, pour Buffalo et tous les endroits à l'Est et à l'Ouest de Québec, sont servis par les voitures de nuit de Pullman, Michigan Southern, et le Detroit et Milwaukee pour tous les endroits à l'Est, ainsi que les voitures de nuit de St. Louis, St. Paul, et Chicago, et les trains de nuit de New-York, pour Buffalo et tous les endroits à l'Est et à l'Ouest de Québec, sont servis par les voitures de nuit de Pullman, Michigan Southern, et le Detroit et Milwaukee pour tous les endroits à l'Est, ainsi que les voitures de nuit de St. Louis, St. Paul, et Chicago, et les trains de nuit de New-York, pour Buffalo et tous les endroits à l'Est et à l'Ouest de Québec, sont servis par les voitures de nuit de Pullman, Michigan Southern, et le Detroit et Milwaukee pour tous les endroits à l'Est, ainsi que les voitures de nuit de St. Louis, St. Paul, et Chicago, et les trains de nuit de New-York, pour Buffalo et tous les endroits à l'Est et à l'Ouest de Québec, sont servis par les voitures de nuit de Pullman, Michigan Southern, et le Detroit et Milwaukee pour tous les endroits à l'Est, ainsi que les voitures de nuit de St. Louis, St. Paul, et Chicago, et les trains de nuit de New-York, pour Buffalo et tous les endroits à l'Est et à l'Ouest de Québec, sont servis par les voitures de nuit de Pullman, Michigan Southern, et le Detroit et Milwaukee pour tous les endroits à l'Est, ainsi que les voitures de nuit de St. Louis, St. Paul, et Chicago, et les trains de nuit de New-York, pour Buffalo et tous les endroits à l'Est et à l'Ouest de Québec, sont servis par les voitures de nuit de Pullman, Michigan Southern, et le Detroit et Milwaukee pour tous les endroits à l'Est, ainsi que les voitures de nuit de St. Louis, St. Paul, et Chicago, et les trains de nuit de New-York, pour Buffalo et tous les endroits à l'Est et à l'Ouest de Québec, sont servis par les voitures de nuit de Pullman, Michigan Southern, et le Detroit et Milwaukee pour tous les endroits à l'Est, ainsi que les voitures de nuit de St. Louis, St. Paul, et Chicago, et les trains de nuit de New-York, pour Buffalo et tous les endroits à l'Est et à l'Ouest de Québec, sont servis par les voitures de nuit de Pullman, Michigan Southern, et le Detroit et Milwaukee pour tous les endroits à l'Est, ainsi que les voitures de nuit de St. Louis, St. Paul, et Chicago, et les trains de nuit de New-York, pour Buffalo et tous les endroits à l'Est et à l'Ouest de Québec, sont servis par les voitures de nuit de Pullman, Michigan Southern, et le Detroit et Milwaukee pour tous les endroits à l'Est, ainsi que les voitures de nuit de St. Louis, St. Paul, et Chicago, et les trains de nuit de New-York, pour Buffalo et tous les endroits à l'Est et à l'Ouest de Québec, sont servis par les voitures de nuit de Pullman, Michigan Southern, et le Detroit et Milwaukee pour tous les endroits à l'Est, ainsi que les voitures de nuit de St. Louis, St. Paul, et Chicago, et les trains de nuit de New-York, pour Buffalo et tous les endroits à l'Est et à l'Ouest de Québec, sont servis par les voitures de nuit de Pullman, Michigan Southern, et le Detroit et Milwaukee pour tous les endroits à l'Est, ainsi que les voitures de nuit de St. Louis, St. Paul, et Chicago, et les trains de nuit de New-York, pour Buffalo et tous les endroits à l'Est et à l'Ouest de Québec, sont servis par les voitures de nuit de Pullman, Michigan Southern, et le Detroit et Milwaukee pour tous les endroits à l'Est, ainsi que les voitures de nuit de St. Louis, St. Paul, et Chicago, et les trains de nuit de New-York, pour Buffalo et tous les endroits à l'Est et à l'Ouest de Québec, sont servis par les voitures de nuit de Pullman, Michigan Southern, et le Detroit et Milwaukee pour tous les endroits à l'Est, ainsi que les voitures de nuit de St. Louis, St. Paul, et Chicago, et les trains de nuit de New-York, pour Buffalo et tous les endroits à l'Est et à l'Ouest de Québec, sont servis par les voitures de nuit de Pullman, Michigan Southern, et le Detroit et Milwaukee pour tous les endroits à l'Est, ainsi que les voitures de nuit de St. Louis, St. Paul, et Chicago, et les trains de nuit de New-York, pour Buffalo et tous les endroits à l'Est et à l'Ouest de Québec, sont servis par les voitures de nuit de Pullman, Michigan Southern, et le Detroit et Milwaukee pour tous les endroits à l'Est, ainsi que les voitures de nuit de St. Louis, St. Paul, et Chicago, et les trains de nuit de New-York, pour Buffalo et tous les endroits à l'Est et à l'Ouest de Québec, sont servis par les voitures de nuit de Pullman, Michigan Southern, et le Detroit et Milwaukee pour tous les endroits à l'Est, ainsi que les voitures de nuit de St. Louis, St. Paul, et Chicago, et les trains de nuit de New-York, pour Buffalo et tous les endroits à l'Est et à l'Ouest de Québec, sont servis par les voitures de nuit de Pullman, Michigan Southern, et le Detroit et Milwaukee pour tous les endroits à l'Est, ainsi que les voitures de nuit de St. Louis, St. Paul, et Chicago, et les trains de nuit de New-York, pour Buffalo et tous les endroits à l'Est et à l'Ouest de Québec, sont servis par les voitures de nuit de Pullman, Michigan Southern, et le Detroit et Milwaukee pour tous les endroits à l'Est, ainsi que les voitures de nuit de St. Louis, St. Paul, et Chicago, et les trains de nuit de New-York, pour Buffalo et tous les endroits à l'Est et à l'Ouest de Québec, sont servis par les voitures de nuit de Pullman, Michigan Southern, et le Detroit et Milwaukee pour tous les endroits à l'Est, ainsi que les voitures de nuit de St. Louis, St. Paul, et Chicago, et les trains de nuit de New-York, pour Buffalo et tous les endroits à l'Est et à l'Ouest de Québec, sont servis par les voitures de nuit de Pullman, Michigan Southern, et le Detroit et Milwaukee pour tous les endroits à l'Est, ainsi que les voitures de nuit de St. Louis, St. Paul, et Chicago, et les trains de nuit de New-York, pour Buffalo et tous les endroits à l'Est et à l'Ouest de Québec, sont servis par les voitures de nuit de Pullman, Michigan Southern, et le Detroit et Milwaukee pour tous les endroits à l'Est, ainsi que les voitures de nuit de St. Louis, St. Paul, et Chicago, et les trains de nuit de New-York, pour Buffalo et tous les endroits à l'Est et à l'Ouest de Québec, sont servis par les voitures de nuit de Pullman, Michigan Southern, et le Detroit et Milwaukee pour tous les endroits à l'Est, ainsi que les voitures de nuit de St. Louis, St. Paul, et Chicago, et les trains de nuit de New-York, pour Buffalo et tous les endroits à l'Est et à l'Ouest de Québec, sont servis par les voitures de nuit de Pullman, Michigan Southern, et le Detroit et Milwaukee pour tous les endroits à l'Est, ainsi que les voitures de nuit de St. Louis, St. Paul, et Chicago, et les trains de nuit de New-York, pour Buffalo et tous les endroits à l'Est et à l'Ouest de Québec, sont servis par les voitures de nuit de Pullman, Michigan Southern, et le Detroit et Milwaukee pour tous les endroits à l'Est, ainsi que les voitures de nuit de St. Louis, St. Paul, et Chicago, et les trains de nuit de New-York, pour Buffalo et tous les endroits à l'Est et à l'Ouest de Québec, sont servis par les voitures de nuit de Pullman, Michigan Southern, et le Detroit et Milwaukee pour tous les endroits à l'Est, ainsi que les voitures de nuit de St. Louis, St. Paul, et Chicago, et les trains de nuit de New-York, pour Buffalo et tous les endroits à l'Est et à l'Ouest de Québec, sont servis par les voitures de nuit de Pullman, Michigan Southern, et le Detroit et Milwaukee pour tous les endroits à l'Est, ainsi que les voitures de nuit de St. Louis, St. Paul, et Chicago, et les trains de nuit de New-York, pour Buffalo et tous les endroits à l'Est et à l'Ouest de Québec, sont servis par les voitures de nuit de Pullman, Michigan Southern, et le Detroit et Milwaukee pour tous les endroits à l'Est, ainsi que les voitures de nuit de St. Louis, St. Paul, et Chicago, et les trains de nuit de New-York, pour Buffalo et tous les endroits à l'Est et à l'Ouest de Québec, sont servis par les voitures de nuit de Pullman, Michigan Southern, et le Detroit et Milwaukee pour tous les endroits à l'Est, ainsi que les voitures de nuit de St. Louis, St. Paul, et Chicago, et les trains de nuit de New-York, pour Buffalo et tous les endroits à l'Est et à l'Ouest de Québec, sont servis par les voitures de nuit de Pullman, Michigan Southern, et le Detroit et Milwaukee pour tous les endroits à l'Est, ainsi que les voitures de nuit de St. Louis, St. Paul, et Chicago, et les trains de nuit de New-York, pour Buffalo et tous les endroits à l'Est et à l'Ouest de Québec, sont servis par les voitures de nuit de Pullman, Michigan Southern, et le Detroit et Milwaukee pour tous les endroits à l'Est, ainsi que les voitures de nuit de St. Louis, St. Paul, et Chicago, et les trains de nuit de New-York, pour Buffalo et tous les endroits à l'Est et à l'Ouest de Québec, sont servis par les voitures de nuit de Pullman, Michigan Southern, et le Detroit et Milwaukee pour tous les endroits à l'Est, ainsi que les voitures de nuit de St. Louis, St. Paul, et Chicago, et les trains de nuit de New-York, pour Buffalo et tous les endroits à l'Est et à l'Ouest de Québec, sont servis par les voitures de nuit de Pullman, Michigan Southern, et le Detroit et Milwaukee pour tous les endroits à l'Est, ainsi que les voitures de nuit de St. Louis, St. Paul, et Chicago, et les trains de nuit de New-York, pour Buffalo et tous les endroits à l'Est et à l'Ouest de Québec, sont servis par les voitures de nuit de Pullman, Michigan Southern, et le Detroit et Milwaukee pour tous les endroits à l'Est, ainsi que les voitures de nuit de St. Louis, St. Paul, et Chicago, et les trains de nuit de New-York, pour Buffalo et tous les endroits à l'Est et à l'Ouest de Québec, sont servis par les voitures de nuit de Pullman, Michigan Southern, et le Detroit et Milwaukee pour tous les endroits à l'Est, ainsi que les voitures de nuit de St. Louis, St. Paul, et Chicago, et les trains de nuit de New-York, pour Buffalo et tous les endroits à l'Est et à l'Ouest de Québec, sont servis par les voitures de nuit de Pullman, Michigan Southern, et le Detroit et Milwaukee pour tous les endroits à l'Est, ainsi que les voitures de nuit de St. Louis, St. Paul, et Chicago, et les trains de nuit de New-York, pour Buffalo et tous les endroits à l'Est et à l'Ouest de Québec, sont servis par les voitures de nuit de Pullman, Michigan Southern, et le Detroit et Milwaukee pour tous les endroits à l'Est, ainsi que les voitures de nuit de St. Louis, St. Paul, et Chicago, et les trains de nuit de New-York, pour Buffalo et tous les endroits à l'Est et à l'Ouest de Québec, sont servis par les voitures de nuit de Pullman, Michigan Southern, et le Detroit et Milwaukee pour tous les endroits à l'Est, ainsi que les voitures de nuit de St. Louis, St. Paul, et Chicago, et les trains de nuit de New-York, pour Buffalo et tous les endroits à l'Est et à l'Ouest de Québec, sont servis par les voitures de nuit de Pullman, Michigan Southern, et le Detroit et Milwaukee pour tous les endroits à l'Est, ainsi que les voitures de nuit de St. Louis, St. Paul, et Chicago, et les trains de nuit de New-York, pour Buffalo et tous les endroits à l'Est et à l'Ouest de Québec, sont servis par les voitures de nuit de Pullman, Michigan Southern, et le Detroit et Milwaukee pour tous les endroits à l'Est, ainsi que les voitures de nuit de St. Louis, St. Paul, et Chicago, et les trains de nuit de New-York, pour Buffalo et tous les endroits à l'Est et à l'Ouest de Québec, sont servis par les voitures de nuit de Pullman, Michigan Southern, et le Detroit et Milwaukee pour tous les endroits à l'Est, ainsi que les voitures de nuit de St. Louis, St. Paul, et Chicago, et les trains de nuit de New-York, pour Buffalo et tous les endroits à l'Est et à l'Ouest de Québec, sont servis par les voitures de nuit de Pullman, Michigan Southern, et le Detroit et Milwaukee pour tous les endroits à l'Est, ainsi que les voitures de nuit de St. Louis, St. Paul, et Chicago, et les trains de nuit de New-York, pour Buffalo et tous les endroits à l'Est et à l'Ouest de Québec, sont servis par les voitures de nuit de Pullman, Michigan Southern, et le Detroit et Milwaukee pour tous les endroits à l'Est, ainsi que les voitures de nuit de St. Louis, St. Paul, et Chicago, et les trains de nuit de New-York, pour Buffalo et tous les endroits à l'Est et à l'Ouest de Québec, sont servis par les voitures de nuit de Pullman, Michigan Southern, et le Detroit et Milwaukee pour tous les endroits à l'Est, ainsi que les voitures de nuit de St. Louis, St. Paul, et Chicago, et les trains de nuit de New-York, pour Buffalo et tous les endroits à l'Est et à l'Ouest de Québec, sont servis par les voitures de nuit de Pullman, Michigan Southern, et le Detroit et Milwaukee pour tous les endroits à l'Est, ainsi que les voitures de nuit de St. Louis, St. Paul, et Chicago, et les trains de nuit de New-York, pour Buffalo et tous les endroits à l'Est et à l'Ouest de Québec, sont servis par les voitures de nuit de Pullman, Michigan Southern, et le Detroit et Milwaukee pour tous les endroits à l'Est, ainsi que les voitures de nuit de St. Louis, St. Paul, et Chicago, et les trains de nuit de New-York, pour Buffalo et tous