

ABONNEMENTS :

Edition Quotidienne: Canada et Etats-Unis \$5.00, Union Postale \$6.00. Edition Hebdomadaire: Canada \$1.00, Etats-Unis et Union Postale \$1.50.

Directeur : HENRI BOURASSA.

LE DEVOIR

Rédaction et Administration :

71A RUE SAIN MONTRE

TELEPHONE

REDACTION : Ma ADMINISTRATION 7461

FAIS CE QUE DOIS !

EN MARGE DU DEBAT

Notes d'un Spectateur

Québec, le 2 mai 1910.

C'est un rude métier que celui de député ministériel. Il faut courir tout le jour, fréquenter les ministères, présenter les délégations, veiller à ce que les "argents de colonisation" tombent dans les "bons chemins", sourire aux ministres, que sais-je encore?

Mais l'on n'est obligé ni de parler, ni même de penser. On n'est pas même tenu d'assister aux séances de la Chambre, excepté pour maintenir le "quorum" ou lorsque l'un des grands chefs prononce un discours à sensation.

Hors ces occasions solennelles, l'excellent M. Carlin se charge d'avertir le député ministériel de l'heure où il faut rentrer et du vote qu'il convient de donner.

Quelques enthousiastes, comme M. Lévêque et M. Blouin, se jettent bien de temps en temps sur quelques ministres; quelques fervents de bills privés, comme M. Mousseau, ou quelques spécialistes du droit, comme M. Perron, se risquent bien de temps à autre à élever la parole, mais l'immense majorité de la députation ministérielle reste silencieuse à écouter d'une oreille distraite les harangues de l'opposition et les ripostes ministérielles.

Et l'on comprend parfaitement qu'il en soit ainsi.

Le cabinet dispose d'une majorité qui le dispense de convaincre ses adversaires. Ses partisans ne pourraient que répéter ce que disent les ministres, et cela fatiguerait vite ces derniers; ou émettre des pensées personnelles, ce qui les fatiguerait encore davantage.

La Chambre est instituée, dans une large mesure, pour surveiller les finances du gouvernement, mais ce serait presque un scandale, tant la chose est inaccoutumée, si un député ministériel se permettait de discuter à fond le budget.

Le résultat de cette abstention presque absolue du parti ministériel, qui, pour le dire en passant, laisse en friche des talents réels, est de rejeter sur les députés de l'opposition les neuf dixièmes d'une besogne qui devrait être le partage de toute la Chambre et qui, forcément, n'est plus faite qu'à moitié. Les forces humaines ont des limites.

De plus en plus aussi, les députés ministériels se désintéressent des questions dites d'intérêt privé. Autrement, la Chambre était censée, sur ces questions, se diviser en dehors de toute considération de parti et le gouvernement affirmait se désintéresser de leur issue. Vers 1904, nous avons vu divers groupes ministériels, dirigés par MM. Gouin et Turgeon, se livrer, à propos de tramways, des combats épiques.

A l'heure actuelle, le gouvernement est le maître absolu de la législation privée, et il est extrêmement rare qu'un député ministériel se permette de voter sur ces matières à l'encontre de M. Gouin et de ses ministres.

Le résultat, c'est que le cabinet exerce un pouvoir absolu et dont l'on peut difficilement le tenir responsable, puisqu'il a toujours la ressource de dire: Mais les députés sont libres de voter comme ils l'entendent.

Seulement, ici encore, l'immense majorité des députés ministériels a abdiqué sa liberté d'action.

Des deux côtés de la Chambre, du reste, il existe une certaine disposition à laisser à quelques hommes le fardeau et l'honneur des grandes discussions. Les ressources ne manquent pas pourtant et, lors du débat sur les assurances la semaine dernière, on a pu voir que l'opposition presque entière pourrait à l'occasion faire une rude bataille.

M. Sylvestre, de Montcalm, a exposé toutes la question avec une grande netteté, dans un style élégant et clair; M. Patenaude lui a apporté l'appui d'une documentation précise; M. Bernard, de Shefford, a clos le débat par une philippique réellement remarquable, où la virulence et les arguments de gros bon sens se fondaient harmonieusement.

Et nous ne citons que trois noms au hasard.

Mais la timidité, une certaine gêne aussi paralysent trop souvent des initiatives qui pourraient être heureuses.

Le député ministériel appartient à une aristocratie, ou plutôt à une caste.

Il est curieux de constater avec quelle régularité le régime démocratique reconstitue les castes ou passé. Les déclamations sonores, les périodes rhétoriques dissimulent la réalité des choses, mais il suffit d'examiner d'un peu près la situation présente pour constater qu'il existe dans tout le Canada, et spécialement dans la province de Québec, une catégorie de citoyens qui possèdent et exercent des droits supérieurs, tandis que les autres, les malheureux, ceux qui appartiennent à la mauvaise caste, sont traités en véritables parias.

Prenez, par exemple, les fonctions publiques, en commençant par la plus haute, par la magistrature. Il est

presque entendu qu'un avocat qui diffère d'opinion, sur les questions économiques et politiques, avec les écoles et les politiques, avec les écoles de l'heure, ne peut aspirer aux hautes fonctions judiciaires. Il en est de même à tous les degrés de l'échelle administrative.

Bien plus, il est toute une catégorie de fournisseurs, d'ouvriers, d'industriels, qui, du seul fait de leurs opinions, jouissent au regard du pouvoir public d'une situation privilégiée.

Le "Soleil", le "Canada", le "Télégraph" reçoivent, sans contestation possible, des commandes dont le chiffre dépasse en quelques années les cent mille dollars. On ne juge même pas à propos de demander aux autres citoyens qui ont associé leurs capitaux pour développer cette industrie spéciale de l'imprimerie, s'ils pourraient exécuter ces travaux et dans quelles conditions.

Les choses en sont rendues à ce point que les compagnies qui présentent à Québec des projets de loi d'ordre privé, n'osent même plus, règle générale, confier la défense de ces projets à des députés de l'opposition. Ils craignent que cela ne leur nuise.

Bien plus, l'opinion est tellement faite qu'il existe deux mesures de justice pour les amis et pour les adversaires du pouvoir, que les auteurs de ces projets de loi n'osent pas davantage publier dans les journaux qui passent pour antipathiques au cabinet, les annonces que leur impose la loi. Ils craignent d'irriter César.

On a violemment dénoncé les abus de l'aristocratie. On s'est scandalisé à ce que certaines fonctions lui fussent exclusivement réservées.

Quelle différence voyez-vous entre les pires régimes de castes et celui que nous tolérons présentement, en nous vantant de nos progrès et de notre amour de la liberté?

Si les nobles de jadis jouissaient de privilèges spéciaux, ils portaient aussi des obligations particulières et dont ils déchargeaient le reste de la nation.

La noblesse d'aujourd'hui jouit de tous les privilèges de l'aristocratie ancienne, sans rendre au pays d'autre service que de l'exploiter savamment. C'est à cette démonstration que s'acharne M. Blouin en s'efforçant de prouver que, sous M. Prévost comme sous M. Gouin, sous les bleus comme sous les rouges, les grands contrats d'impression ont été donnés sans soumission, — au bénéfice de quelques privilégiés, au détriment de tous ceux dont la tête déplaissait aux maîtres du jour.

M. Gouin et M. Lavergne se sont trouvés d'accord pour louer l'œuvre de la Société du Parler Français. Tous les députés qui s'intéressent un peu au mouvement des idées feraient volontiers écho aux paroles du premier ministre et du député de Montmagny. Nous espérons que cette bonne volonté et cette sympathie générales se résoudront en une aide efficace.

M. Gouin a déclaré que la Société avait reçu jusqu'ici le secours (assez modeste, pour le dire en passant) qu'elle avait demandé. Il ne faut pas oublier que les chefs du Parler Français, précisément parce qu'ils sont très travailleurs et habitués à donner gratuitement leur temps, sont extrêmement modestes dans leurs réclamations, et que le pouvoir public pourrait, sans heurter les intérêts de qui que ce soit, régler ses largesses sur leurs besoins plutôt que sur leurs demandes.

La Société a réuni jusqu'ici, avec de très maigres ressources et grâce à des prodiges de dévouement, les éléments d'un glossaire franco-canadien qui dépassent tout ce que nous connaissons dans cette matière. Une aide substantielle lui permettrait de publier cette œuvre et d'étendre d'une façon générale son action bienfaisante.

Le gouvernement pourrait l'encourager de deux ou trois manières: par une subvention directe; par l'envoi à un certain nombre d'écoles du bulletin qu'elle publie et qui serait d'un grand secours aux maîtres et aux élèves; par une souscription à son glossaire, etc.

Qu'il choisisse celle qu'il voudra ou qu'il combine les trois, nous applaudirions de tout cœur à son action.

Les esprits chagrins pourraient ajouter que la Chambre doit au Parler Français une réparation spéciale. On n'a guère d'idée, à moins d'avoir suivi les séances pendant quelque temps, des outrages dont la grammaire et la syntaxe sont quotidiennement l'objet dans l'enceinte parlementaire. C'est un spectacle horrible, effroyable, et de nature à scandaliser même les journalistes.

OMER HÉBOUX.

"Le Touriste"

Nous accusons réception d'un nouveau journal hebdomadaire publié à Fraserville, "Le Touriste", guide balnéaire au portique des Laurentides. Sa toilette attrayante, les promesses qu'il fait à ses lecteurs devraient lui assurer un accueil bienveillant. Ce journal est publié par le Syndicat des Touristes. Une longue vie lui est assurée.

Passage insuffisant

Le canal Lachine est ouvert depuis hier à la navigation.

La traversée de la rue Wellington fait déjà le sujet de plaintes sérieuses. Le "Witness" raconte les longs retards subis par les voyageurs pendant la journée, et signale l'encombrement des abords du pont par les voitures de toutes sortes et par les piétons, quand passent les toues.

C'est là de l'histoire ancienne. Il y a longtemps qu'on réclame un tunnel à cet endroit.

M. J. C. Walsh, alors qu'il représentait la division Sainte-Anne au Parlement, attira l'attention des ministres sur cette situation.

Il s'occupa même de plans et trouva d'antiques projets de passage souterrain, dans des papiers datant des premières années de la Confédération. Ces projets étaient signés Marceau, si je ne me trompe pas.

Même avant cette époque, on constatait que la traverse ne suffisait plus aux exigences du trafic. Dès 1852 il était question du tunnel.

Et aujourd'hui?

La population s'est accrue dans des proportions imprévues, mais Verdun et le quartier Saint-Gabriel n'ont pas d'autre débouché direct vers le centre de Montréal, malgré l'urgence d'une voie nouvelle.

D'après le dernier recensement, la ville de Verdun compte 10,500 habitants; le quartier Saint-Gabriel 27,500; la partie Sud du quartier Sainte-Anne 6,000, sans ajouter la ville Emard et la ville Saint-Paul qui doivent se compter du pont de l'Ouest.

Voilà la population d'une ville moyenne sans autre communication avec le district commercial de la Métropole qu'un pont roulant dont le tablier laisse à peine rencontrer les camions, les tramways et les piétons.

Il n'est pas étonnant qu'aux heures ouvrées il y ait encombrement.

Fréquemment, en été, les deux rives sont bloquées par les voitures et il faut attendre de vingt à quarante minutes pour laisser passer remorqueurs et barges, vapeurs et voiliers.

Malgré la bonne volonté des mécaniciens il est impossible d'ouvrir et de refermer le pont en moins de huit ou dix minutes.

Le député d'Hochelega, M. Rivet, pourrait peut-être s'entendre avec le ministre des chemins de fer et canaux et la commission exécutive de Montréal pour faire disparaître cette source d'ennuis constants.

Il ne faudra pas attendre qu'une conflagration dans la partie Sud-Ouest de la ville ait démontré l'inutilité presque complète du pont Wellington, pour agir, après tous les attermolements du passé.

Qu'arriverait-il si les appareils du service d'incendie, étant appelés dans le quartier Saint-Gabriel, devaient attendre quarante ou même quinze minutes la fermeture du pont pour traverser le canal? Il leur faudrait courir au pont Black, au pont Napoléon ou au pont de la ville Saint-Paul. Dans l'intervalle la Pointe Saint-Charles serait dévastée.

Il faut un vaste tunnel ou de nouveaux ponts.

JULES TREMBLAY.

La brochure de M. Asselin

La brochure de M. Asselin, "A Quebec view of Canadian Nationalism", continue de provoquer, dans les milieux anglo-canadiens, un intérêt considérable. On n'accepte pas toutes les idées de notre ami, mais l'on constate qu'elles sont originales, réunies dans une puissante synthèse et que sa brochure jette sur la situation politique dans notre province une lumière nouvelle et, pour les trois-quarts des lecteurs anglo-canadiens, assez inattendue.

La brochure est en vente au bureau du "DEVOIR", 71a, rue Saint-Jacques 25 sous l'exemplaire.

Un stéthoscope téléphonique

ON INVENTE UN APPAREIL POUR AUSCULTER LES MALADES A LONGUE DISTANCE.

Londres, 3. — Les milieux scientifiques sont très intéressés par une découverte de Dr Milne, qui permet de diagnostiquer les maladies du cœur par téléphone à une distance d'une centaine de milles. Cette constatation a été faite dans la maison du Dr Milne, à l'île de Wight, où le sismologue et quatre médecins, employant un téléphone ordinaire, ont pu écouter les battements du cœur d'une femme de Londres. Un stéthoscope avait été appliqué sur la poitrine de cette femme.

Ford City, Pennsylvanie, 3. — La manufacture "Pittsburg Plate Glass Company" a été détruite hier soir par le feu.

Les pertes sont évaluées à \$1,500,000. Sur une population de 5,000 personnes, que compte la ville, 3,000 personnes, employées à la fabrique, se trouvent de ce fait, sans emploi.

Verrerie détruite

Ford City, Pennsylvanie, 3. — La manufacture "Pittsburg Plate Glass Company" a été détruite hier soir par le feu.

Sur la Passerelle

L'ÉPREUVE DU "KEYSTONE"

Londres, 3. — Le steamer "Keystone" construit pour la Keystone Transportation Company de Montréal, a donné une épreuve satisfaisante dimanche.

CALE-SECHE DE KINGSTON. Kingston, 3. — La Kingston Ship Building Co., maintenant le contrôle de la cale-secche du gouvernement ici. La compagnie a un bail pour 21 ans, à raison de \$10,000 par année. On est à l'élevage de grandes bâtisses pour la construction et la réparation des vaisseaux.

PREMIER CONCERT DES MARINS. La série des concerts d'été du sailors' institute s'ouvrira ce soir. M. J. M. Buff, président du comité des concerts présidera et un programme magnifique a été préparé. Les marins des vaisseaux actuellement dans le port, sont inscrits et Mlle Meyers agira comme accompagnatrice.

MOUVEMENTS DES VAISSEAUX. Le steamer "Monteagle" de la ligne du Canadian-Pacific, est arrivé à Yokohama. Le "Carigan Head" de la ligne Head, est parti de Toway samedi dernier, en route pour Montréal.

Le "Inishowen", de la même ligne, est aussi en route pour Montréal; il est attendu dans le courant de la semaine. Le "Tunisian", de la ligne Allan, de S-Jean, est arrivé à Liverpool Bar, à 8 heures dimanche après-midi.

NAVIGATION INTERIEURE CANAL WELLDAN. Port Dalhousie, 3. — Descendant: "Dalton", du lac Supérieur à Montréal, blé; "Glenelagh", de Fort William à Montréal, blé; "Burlington", de Chicago à Ogdensburg, cargaison générale; "Breeze", de Buffalo à Charlotte, lest.

Kingston, 3. — Départs: "Algonquin" pour Port William, lest; "Emerson", pour Montréal, avec barge chargée de grain "Bronson", pour Montréal, avec barge chargée de grain.

DANS LE PORT. "Iona", capitaine Rollo, cargaison de fer; "Athenia", capitaine McNeil, cargaison générale; "Sicilian", capitaine Wallace, cargaison générale; "Jacona", capitaine Grand, cargaison de charbon; "Manchester-Trader", capitaine Everett, cargaison générale; "Corvina", capitaine Tanneck, cargaison générale; "Fremosa", capitaine Cunningham, fruits et cargaison générale.

"Dominion", capitaine Mendus, cargaison générale; "Prinz Oskar", capitaine Brambeer, cargaison générale.

COMPLIMENTS AUX DEBARDEURS. Le capitaine Gillies, surintendant maritime pour la ligne Donaldson, a dit hier qu'il était très satisfait de la manière dont la cargaison de "Athenia" avait été déchargée. Le steamer portait environ 7,500 tonnes de marchandises de toutes espèces et le tout a été déposé sur les quais de mercredi soir à samedi soir.

Si, dit-il, l'on doit attribuer ce bon résultat à la satisfaction qu'ont éprouvée les débardeurs à la suite du règlement de leurs difficultés avec les armateurs, nous devons aussi nous déclarer satisfaits, car, depuis des années nous n'avons vu de travail aussi bien fait que celui exécuté par les hommes qui ont travaillé au déchargement de "Athenia".

TROIS VAISSEAUX ECHOUES. La navigation de ces lacs, qui n'est pratiquement ouverte que depuis un décadé, a été touchée à 3 échouements dont deux de vaisseaux en route pour Montréal et un troisième, celui du "Ondland", le premier bateau quittant le port cette année pour l'ouest. Les accidents sont dus à ce que les bouées n'étaient pas encore placées.

Le "Ondland" qui se rendait à Toronto, n'a guère fait de chemin puisqu'il s'est échoué juste à l'ouest de l'entrée du canal Lachine. On ne croit pas qu'il ait été endommagé, car le repos sur un lit de vase. La Montreal Transportation Company a envoyé ce matin un remorqueur et un allège au secours du vaisseau en détresse.

Les deux autres bateaux malheureux, sont le "Nevada", de la Canadian Lake Line of Toronto, qui est échoué près du lac Lanseau et le "Bothnia", de la Montreal Transportation Co., qui a touché un banc de vase à environ 3 milles en amont de Coteau. Le premier, qui n'a pas chargé sera facilement remis à flot, mais il faudra aller au secours du "Bothnia", qui apporte ici une cargaison de charbon.

EN ROUTE POUR MONTRÉAL. Vaisseau Partis de Montréal le 29 Avril 20 Benu d'Orient Memnon Amérique du Sud Avril 21 Hurona Middlesboro Avril 21 Montezuma Londres Avril 21 Cairdora Avonmouth Avril 21 Inishowen Head Avril 22 Head Airdrossan avril 22 Salacia Glasgow Avril 23 Rakhaia Anvers Avril 23 Manchester

Mariner Manchester Avril 23 Crestfield New-York Avril 23 Cairdora Anvers Avril 24 Ionian Glasgow Avril 24 Corinthian Londres Avril 26 Montclair Bristol Avril 27 L. Champlain Liverpool Avril 28 Montfort Londres Avril 28 Zaandijk Rotterdam Avril 28 Bellona Cadix Avril 28 Manchester

Shipper Manchester Avril 30 Laurencia Liverpool Avril 30 Cassandra Glasgow Avril 30 Carrigan Head Towey avril 30

LES ARRIVAGES. Vaisseau à de Liverpool Anvers New-York Naples Massilia New-York Marselles Re. d'Italia New-York Gènes Finland New-York Anvers Bulgaria Baltimore Hamburg Siberian Glasgow Philadelphie Celtic Liverpool New-York Canada Liverpool Portland

President Lincoln Plymouth New-York Lake Erie Londres S-Jean Crestfield Anvers New-York Barbours Cherbourg New-York Kronprinzessin Cecilie Cherbourg New-York Calabria Naples New-York Barbours Anvers New-York Pannonia Trieste New-York Farnesia Moville New-York

AU SENAT

Séant, 2 mai, 1910.

Le début de la séance, le sénateur Power dit ce qu'il pense au sujet des lois que le parlement vote à chaque session et qui assurent-il ne parviennent au public sous forme de volumes reliés, que longtemps après leur passage et même quelques fois après un délai de six mois environ. Or, le fait que ces lois sont publiées plus tard dans le "Gazette du Canada", ne répond pas tout-à-fait au desiderata du public. Il suggère donc que l'on publie une brochure destinée au public, quant aux lois qui le concernent, en employant le caractère typographique dont on se sert pour la "Gazette" même. De la sorte, fait remarquer le sénateur Power, ces lois parviendraient à la population et aux avocats quelques semaines au plus tard après la promulgation des Chambres.

Sur proposition de donner la troisième lecture de la loi concernant les eaux navigables, le sénateur Longhead demande ce que le gouvernement entend faire au sujet des protestations formulées par le comité par les corps publics de la ville de Montréal.

Sir Richard Cartwright répond que le département de la Justice a répondu que les craintes de Montréal sont sans fondement. Le sénateur Longhead ajoute alors, qu'il n'a pu voir malgré le ministère de la Justice, pourquoi les mots destinés à prévenir l'obstruction des eaux navigables ont été exclus de la loi.

Le sénateur Dandurand signale que le bill donne plus de sécurité contre l'obstruction des eaux navigables que la loi actuelle. En effet, d'après cette dernière, un ouvrage peut être établi dans les eaux navigables. Or le bill proposé prévoit que avant de faire une construction pouvant obstruer les eaux, les plans de ladite construction doivent être approuvés par le Gouverneur-Général en Conseil. Il est en outre à remarquer que la loi actuelle ne vise que les ponts, les estacades, les aboiteaux, tandis que la nouvelle loi s'appliquera à toutes les constructions. L'ancienne législation accordait quelque latitude au public, la nouvelle donnera toute la responsabilité au gouverneur général ou au sénateur.

Le sénateur Longhead est d'avis que tout ouvrage construit en conformité de cette loi ne pourrait être renouvelé dans l'avenir.

Le sénateur MacDonald de la Colombie-Britannique propose un bill en vertu de la loi actuelle on a prolongé un quai de 200 pieds, au-delà des limites ordinaires dans le port de Victoria, ce qui a occasionné de grandes dépenses à la ville qui a dû faire élargir ce port afin de passer au désarmement occasionné par ladite construction.

Sur proposition d'une loi devant autoriser l'éviction de certains quais et bâtiments du port de St-John, le sénateur Longhead demande des explications.

Sir Richard Cartwright répond que le bill a pour but de permettre à la ville de S-Jean, d'accorder un emplacement à une Compagnie qui a l'intention de construire une raffinerie de sucre. En tout cas, il se propose de se procurer de plus amples informations, et c'est pourquoi il n'a pas l'intention d'accélérer la législation de ce bill en ce moment.

Sur proposition de concurrence quand aux amendements que la Chambre des Communes a faits à la loi des assurances, Sir MacKenzie Bowell prétend avoir soigneusement examiné les comptes-rendus de la Chambre des Communes et avoir trouvé que lesdits amendements sont sans importance.

Le sénateur Bêque assure que ce bill a occupé la Chambre des Communes pendant deux sessions, et qu'un comité l'a étudié tout spécialement, ce qui fait qu'il est présenté au Sénat sous une forme quasi parfaite; ce qui n'a pas empêché le Sénat d'annuler complètement le dit bill, dont la Chambre des Communes a adopté tous les changements. C'est, assure le sénateur, une preuve évidente et excellente de l'utilité du Sénat. Aussi est-il d'avis que certains de ses collègues, eux-mêmes en faveur de l'abolition du Sénat, devraient prendre note de cette particularité.

Les amendements sont acceptés. Le Sénat s'étant formé en comité pour étudier le bill concernant les coalitions mercantiles, Sir MacKenzie Bowell fait remarquer que chaque jour au marché, les fermiers commencent leurs affaires en discutant les prix qu'ils demandent au public pour du beurre, des œufs et autres produits; ce bill permettra-t-il de considérer leurs opérations comme devant tomber sous le coup des investigations d'une commission? Le sénateur Choquette dit qu'il semble que le bill s'applique aux fermiers qui discutent les prix qu'ils demandent de leur beurre aux acheteurs de Montréal, lors de leurs visites périodiques. Le sénateur Wilson étend de la façon dont le bill touche les fermiers.

Sir Richard Cartwright dit que certaines coalitions peuvent exister, mais qu'il doute que six personnes pourcentage se plaignent à un juge ou que l'on trouve un juge qui ordonne une enquête au sujet d'une telle coalition.

Le sénateur Choquette déclare qu'il proposera un amendement pourvoyant à ce que la loi ne s'applique pas aux fermiers.

Le sénateur Dandurand pense que ce projet de loi ne s'appliquera jamais au tout petit commerce. Une petite discussion sur la valeur des termes s'ensuit, et le sénateur Edwards déclare qu'à son avis, le bill est très important et qu'il y a trop peu de temps avant la prorogation pour qu'on s'en occupe; car, le bill entrayerait le développement de l'industrie et ferait hâter un individu ou une firme avant d'agrandir son champ d'opérations par l'achat d'une industrie similaire.

Le commandant Peary en Angleterre. Londres, 3. — Les journaux anglais sont remplis d'articles dithyrambiques au sujet de Robert Peary, l'explorateur des régions polaires, en ce moment en tournée dans le Royaume-Uni.

Il a considéré sa visite comme un des événements importants du moment, rappellent le succès qui couronna ses diverses expéditions et expriment le plaisir que les Anglais ressentent à l'avoir parmi eux.

Le départ, c'est bien, au fond, la préoccupation de tous ces gens-là; plusieurs ont déjà quitté Ottawa, samedi; une dizaine ont rendu visite au comptable de la Chambre, hier, touché la solde de leur indemnité parlementaire et pris le chemin de leur domicile. Ceux qui restent sont déjà clairsemés. Demain, les convois les éparpillent à travers le pays. Une quinzaine de retardataires battront de l'aile

LETTRE D'OTTAWA

LE CENTIEME JOUR DE SEANCES.— LEGISLATION PRIVEE.— LA CHAMBRE S'EN DESINTERESSE.— TOURNÉE DU CHEF.— GENS HEUREUX.— SERA-T-IL MINISTRE? — PREPARATIFS DE DEPART.— M. FOSTER A SON SIEGE.— LEUR PREOCCUPATION.— LE NOUVEL AVOCAT DU PUBLIC.— LE DIABLE SE FAIT ERMIER.— ENCORE UNE COMPAGNIE A SURVEILLER.— UN SENATEUR-COMMANDITAIRE.— LA PROROGATION DEMAIN.— BOUSCULADE FINALE.— A PROPOS DE M. FIELDING.— D'OU VENNENT LES \$120,000? — DEUX SOUSCRIPTIONS.— HIER ET AUJOURD'HUI.

Ottawa, 3 mai. C'était hier le centième jour des séances de la Chambre.

Elle l'a tout entier employé à discuter de législation privée. Diverses mesures d'intérêt local encombraient le feuilleton de la Chambre; l'une après l'autre, elle en a diminué plusieurs, les unes adoptées définitivement, les autres ajournées, ce qui équivaut à leur enterrément, au moins pour cette session-ci. Car c'était, hier, le dernier jour où la Chambre put étudier, jusqu'à épuisement de la liste, les mesures de cet ordre.

Il y en a très peu d'intéressantes, pour la province de Québec. La plupart ont trait à des divorces, ou à des compagnies de chemin de fer dans l'Ontario et les provinces de l'ouest. Il y avait bien le bill de M. Gervais relatif à l'Association des Marchands Détailliers du Canada, mais le Doyen en a mentionné hier l'adoption par la Chambre.

La députation s'est désintéressée presque toute entière de ces débats ennuyeux.

Un temps, c'était pendant que MM. Perley et Comtee argumentaient à propos du bill de la "Ottawa and Montreal Power and Transportation Company", — il n'y avait, pour les écouter, qu'un couple de députés. Les autres, assis à leur siège, ne prétaient pas même une oreille discrète à ces discours.

Sir Wilfrid Laurier, assis tout au fond de la salle, à côté de Duncan Ross, cause avec lui, puis quitte son fauteuil d'aventure, et s'en va continuer la séance à côté d'un autre de ses partisans, M. Fowke, dont le visage s'illumine, quand il voit approcher son chef.

C'est un des passe-temps du premier-ministre pendant les séances peu importantes, que de faire une petite excursion chez ses partisans. Une couple de minutes de causerie lui, cinq minutes là, et ces braves gens, heureux d'être ainsi distingués par leur maître, — car il est leur maître à tous, l'on s'en aperçoit, l'heure du vote venue, — repoussent comme un crime l'idée de voter une fois seulement contre sa volonté.

M. Lemieux est en train de parler d'affaires, avec le Dr Clarke, de Red Deer, dont certains journaux ont parlé comme d'un futur ministre. Il ne le sera jamais, s'il ne se hâte de mettre au plus tôt dans sa poche le drapeau libéral-changé qu'il brandit de temps à autre, au cours de la discussion, au grand scandale de M. Patterson, le ministre des douanes.

Un peu plus loin, sir Frederick Borden feuillette un almanach naval, tandis que M. Gorman étudie le feuilleton de la Chambre attentivement. M. Graham est en train de faire l'inventaire de son bureau, et bien d'autres députés l'imitent. Ils chargent les petits pages de colis postaux, et parsèment les alentours de leur place de documents devenus inutiles. M. Fielding corrige les épreuves d'un récent discours, et se tire de temps à autre la barbe, tandis que MM. Rivet et Wilson sont en grand conciliabule.

A gauche, M. R-L. Borden, la boutonnière fleurie d'un oeillet blanc, l'air dispos, lit un document. A côté de lui M. Foster, revenu pour une heure à la Chambre, regarde dans la vague; à quoi songe-t-il, personne ne le sait. Mais tous s'imaginent qu'il est content de se revoir à son ancien fauteuil, d'où, paraît-il, on voudrait le déloger. Comme d'habitude, M. Foster s'est enfoncé le chapeau sur la tête à tel point qu'on lui voit à peine les yeux. MM. Haggart et Lancaster causent et rient. M. Lemieux relit les épreuves de son long discours relatif au nouveau transcontinental. M. Blain hoche la tête à tel point qu'on dirait qu'il va sommeiller, et tout près de lui, M. Staples, la tête sur son pupitre, semble plutôt dormir qu'écouter les discours. M. Jameson, lui, emballe ses documents, et se prépare à partir.

Le départ, c'est bien, au fond, la préoccupation de tous ces gens-là; plusieurs ont déjà quitté Ottawa, samedi; une dizaine ont rendu visite au comptable de la Chambre, hier, touché la solde de leur indemnité parlementaire et pris le chemin de leur domicile. Ceux qui restent sont déjà clairsemés. Demain, les convois les éparpillent à travers le pays. Une quinzaine de retardataires battront de l'aile

jusqu'à la fin de la semaine, à Ottawa, et puis, plus personne, au Parlement.

M. Comtee, — celui-là même qui a toujours, devant la Chambre, quelque bill où c'est tout juste s'emparer de la lune pour lui seul, — a eu, hier, maille à partir avec M. Perley, le député d'Argenteuil. M. Comtee, — une fois n'est pas coutume, — s'est fait l'avocat du public. Peut-être y entrerait-il un peu de rançune à l'égard de certains gens qui ont souvent contrecarré ses projets de chemin de fer, de canaux et de compagnies d'énergie électrique.

La mesure ainsi discutée, donne à une compagnie d'Ottawa le droit d'établir des usines génératrices à divers endroits de la région ontarienne et lui permet d'exproprier, pour fins industrielles, certains terrains dans les comtés de Pontiac, Wright, Labelle, Argenteuil, Deux-Montagnes, Laval, Jacques-Cartier, Hochelaga, et dans les villes de Hull et de Montréal.

A tout prendre, cette mesure, sauf qu'elle défend à cette compagnie d'exporter de l'énergie hydraulique ou électrique aux Etats-Unis, est absolument semblable à celle de la "Saint-Lawrence Power and Transmission Co." La sénateur Edwards, dit-on, est le principal bailleur de fonds de cette nouvelle compagnie, ou l'un de ses fils lui sert de

COURROIS CHIR ET "BALATA" D. K. McLAREN, Limitée, 309-311 RUE CRAIG OUEST.

AUX COMMUNES LE BILL DE MONTRÉAL À QUÉBEC et les clauses adoptées ce matin

Dans l'Entrevoie

BOURSE DE MONTRÉAL MM. L. G. Beaubien & Cie, courtiers, 104 rue St-François-Xavier, nous fournissons le rapport suivant à 12 h 30 p.m.

CALENDRIER

MERCREDI, LE 4 MAI. Rogations, Vigile de l'Ascension. Fête de sainte Monique. Lever du soleil à 4 h. 46; coucher du soleil à 7 h. 09. Lever de la lune à 2 h. 57; coucher de la lune à 9 h. 26.

TEMPERATURE

Bulletin d'après le thermomètre de Hearn & Harrison, 10-12 rue Notre-Dame Est. R. de MESLE, Gérant. Aujourd'hui maximum 56. Minimum 42. Demain maximum 54. Minimum 40.

LE TEMPS QU'IL FERA

Nuageux, partiellement couvert, tournaux au beau.

A propos de trust

Ottawa, 3. — Le Sénat vient d'adopter le bill de M. Mackenzie King relatif aux cartels et aux trusts. Le gouverneur général le sanctionnera demain.

La fermeture de bonne heure

Mercredi soir, veille de la fête de l'Ascension, les magasins pourront rester ouverts jusqu'à minuit, comme le samedi.

MM. Dandurand et Choquette

Ottawa, 3. — Ce matin, le sénateur Choquette a expliqué au Sénat les motifs de son démission. Le sénateur Dandurand a répondu à l'appel au peuple sur la question de la marine.

Un défi au député de Montmagny

M. D. O. LESPÉRANCE, DE QUÉBEC, OFFRE À M. ROY DE FAIRE LA LUTTE SUR LA QUESTION NAVALE. Québec, 3. — M. D. O. Lespérance, l'un des plus importants courtiers de Québec, vient d'écrire à M. C. Roy, député fédéral pour Montmagny, une lettre dans laquelle il lui déclare qu'il est prêt à lui faire la lutte dans ce comté, s'il consent à démissionner.

Séance du matin aux Communes

Ottawa, 3. — Ce matin à la Chambre, M. Lancaster souhaite que pendant les vacances, le gouvernement réduise de 20 à 40 le nombre des membres du Comité des chemins de fer et de l'Éclaircissement.

Un nouveau dirigeable en France

Paris, 3 mai. — Le gouvernement a annoncé aujourd'hui, à la surprise générale, qu'il faisait construire sous la direction du ministre de la guerre, un nouveau ballon dirigeable, du type semi-rigide, capable d'atteindre une vitesse de 80 kilomètres soit près de 50 milles à l'heure.

WESTMOUNT S'ALARME

UNE RESOLUTION DE PROTESTATION EST ENVOYÉE À LA LEGISLATURE, RELATIVEMENT À L'ANNEXION DE NOTRE-DAME-DE-GRACE. Les nouvelles venues de Québec, au sujet de l'annexion de Notre-Dame-de-Grace, ont causé un grand émoi à Westmount.

UN DÉFICIT DE \$18,500

NOTRE-DAME-DE-GRACES NE PEUT PAYER LES INTERETS SUR UN ANCIEN EMPRUNT. — NOUVEAU EMPRUNT TEMPORAIRE. La municipalité de Notre-Dame-de-Grâce n'a pu payer, hier, les intérêts sur un ancien emprunt, qui s'élevait à quelque \$18,500.

ON EST FATIGUÉ DE PUGSLEY

CE SERAIT UNE MEULE ATTACHÉE AU COU DU PARTI LIBÉRAL. Ottawa, 3 mai. — La conduite de l'hon. M. Pugsley, ministre des travaux publics, provoque beaucoup de mécontentement dans les rangs de la députation ministérielle.

Tabac à Fumer

PRAIRIE Doux et Agréable au Gout.

Ottawa, 3. — Hier soir, le bill de la "St. Lawrence Power and Transmission Co." renvoyé par le Sénat à la Chambre des Communes, avec un amendement...

Le président de la Chambre, sur un point soulevé par le Dr Sprule, a décidé qu'il fallait référer de nouveau ce bill au comité des chemins de fer.

La Chambre a voté une résolution relative aux bassins de radoub. Pour chaque bassin de radoub de première classe, d'un coût de revient de quatre millions, le gouvernement accordera une somme de 3 1/2 pour cent du prix de revient.

Les immenses travaux de la gare Viger sont commencés. Les abords de la gare Viger ne sont plus inhabitables depuis hier matin. L'on a enlevé les voies du No 7 au No 18 ainsi que les abris et les débarcadères, et l'on a tiré une ligne droite du pied de cette première voie jusqu'au viaduc de la rue Notre-Dame.

Cette ligne marque le terminus des voies nouvelles, qu'on établira pour faire entrer les trains parallèlement à la rue Craig à la nouvelle gare agrandie.

Entre cette ligne et la rue Berri, des ouvriers ont commencé ce matin même l'excavation d'un vaste rectangle où s'élevait l'aile de l'hôtel.

Dès demain on commencera l'excavation pour construire la grande rampe de la gare autour de l'aile de l'hôtel.

Les soumissions adressées aux architectes de la compagnie ont été ouvertes et les contrats généraux sont adjugés cet après-midi même.

Les ingénieurs Brown et McConnell, du Canadien-Pacifique, ont chargé des travaux avec M. Paynter, architecte de la compagnie. M. Hawkins s'occupe des démolitions et des voies nouvelles.

Il est plus que probable qu'il y aura vingt voies d'arrivée à la nouvelle gare et que les paquebots du C.P.R., d'ici deux ans, mouilleraient aux quais de haut niveau construits par la Commission du port devant la gare.

Les passagers pourront alors débarquer et se rendre immédiatement à l'hôtel ou aux trains sans être obligés de subir un long et épuisant transbordement.

Les travaux seront finis vers novembre 1911.

Le "Belle of Scotland", chargé de six mille tonnes de rail pour le Grand-Tronc-Pacifique, a quitté Halifax hier pour le Cap Horn. Il devra faire le tour du Cap Horn.

L'INTERCOLONIAL. L'horaire d'été de l'Intercolonial doit être publié au commencement du mois prochain. Les législateurs apprendront cette nouvelle avec plaisir.

LE DÉTROIT UNITED. Le Detroit United offre un maximum de salaire de 28 cents l'heure à ses employés, qui scélératement trente cents. Il est probable que la proposition sera acceptée par les hommes dès samedi prochain.

SIGNE DES TEMPS. Le New-Haven Railway vient de soumettre à la Commission des chemins de fer un projet d'augmentation de ses taux de transport pour voyageurs, entre New-York et New-Haven. L'augmentation va jusqu'à trente pour cent.

UNE PERTE POUR LE GRAND TRONC. M. M. K. Cowan, ex-député d'Essex aux Communes, procureur du Grand Tronc depuis quelques années, quitte aujourd'hui même cette compagnie pour se livrer à la pratique libre de sa profession. C'est une lourde perte pour la compagnie.

LES HOMICIDES DU RAIL. Le "Star" d'hier soir publie un vigoureux article sur la responsabilité des employés de tramway dans les accidents homicides du rail et l'insuffisance des appareils de protection des voitures électriques du M.S.R. Le "Devoir" a déjà parlé dans le même sens il y a quelque temps. Une réforme est urgente.

LE TERMINUS CENTRAL. Malgré l'opposition faite par le Canadien-Pacifique et le Grand-Tronc, le Canadien-Nord tient beaucoup à la construction d'une gare centrale pour les réseaux venant à Montréal. L'entreprise, faite gare, comme on se le rappelle, couvrirait un emplacement de la Place Chabouille à la rue Dorchester. Cependant, comme rien n'avance, la compagnie construira sa propre gare et il est tout probable que la Place Victoria sera choisie comme emplacement définitif.

À LA GARE VIGIER. Le Canadien-Pacifique doit construire un hôtel-gare de proportions gigantesques à la gare Viger. L'hôtel actuel sera fortement agrandi. La gare aura son entrée rue Berri et rue Notre-Dame. Les voies seront directes au lieu d'être courbes et le passage du fleuve sera abandonné, de la rue Delorimier au débarcadère. Il y aura neuf voies d'entrée. Des garages pour les trains de marchandises seront établis entre les voies de la rue Craig dans toute la partie qui ne sera pas prise par les voies principales.

UNE PROTESTATION. M. R. Massie, échevin de Lachine, trouve étrange qu'on fasse payer à Lachine une partie du viaduc dont la construction est ordonnée par la Commission des chemins de fer à Rockfield. Il voudrait que le coût de ces travaux fût divisé entre le Grand Tronc et la ville de Montréal ainsi que plusieurs petites municipalités directement intéressées à la répartition de la dépense.

LES FEUX DE FORÊTS. La commission fédérale chargée de protéger les forêts de l'incendie, ajoute une clause à la loi des chemins de fer, à l'effet que les compagnies seront responsables de tout incendie causé en dehors du "droit de passage" par les locomotives, si les compagnies ne peuvent pas établir que les plus grandes précautions ont été prises pour prévenir ce danger.

LE TRAMWAY D'OTTAWA. Les employés du tramway de la Capitale et la compagnie se sont entendus sur la question des salaires: employés de première année et de deuxième année, augmentation de 1/2 cent par heure; pour les autres, augmentation de 1/4 par heure, à l'année, 19c l'heure; de 2e année, 20c; à l'année, 19c; de 3e année, 21c; à l'année, 20c.

LAKE SUPERIOR CORPORATION. Les actionnaires de la "Lake Superior Corporation" doivent se réunir vendredi prochain à Camden, New-Jersey, pour modifier l'acte fait avec les capitalistes d'Angleterre au sujet de l'embranchement Congo. M. Drummond, président, dit que cette sanction est assurée et que les travaux doivent commencer aussitôt.

LA BOURSE DES MINES. Les dernières cotations fournies au "Devoir" par Fisher et Des Rosiers, courtiers, 91 rue Saint-François-Xavier:

Table with columns: NOM., Va., Offre., De-ma. Lists various mining stocks like Alton, Beaver, Black Hills, etc.

CURB DE NEW-YORK. Butte, 18-18 à 19; 19-19; 20-20; 21-21; 22-22; 23-23; 24-24; 25-25; 26-26; 27-27; 28-28; 29-29; 30-30; 31-31; 32-32; 33-33; 34-34; 35-35; 36-36; 37-37; 38-38; 39-39; 40-40; 41-41; 42-42; 43-43; 44-44; 45-45; 46-46; 47-47; 48-48; 49-49; 50-50; 51-51; 52-52; 53-53; 54-54; 55-55; 56-56; 57-57; 58-58; 59-59; 60-60; 61-61; 62-62; 63-63; 64-64; 65-65; 66-66; 67-67; 68-68; 69-69; 70-70; 71-71; 72-72; 73-73; 74-74; 75-75; 76-76; 77-77; 78-78; 79-79; 80-80; 81-81; 82-82; 83-83; 84-84; 85-85; 86-86; 87-87; 88-88; 89-89; 90-90; 91-91; 92-92; 93-93; 94-94; 95-95; 96-96; 97-97; 98-98; 99-99; 100-100; 101-101; 102-102; 103-103; 104-104; 105-105; 106-106; 107-107; 108-108; 109-109; 110-110; 111-111; 112-112; 113-113; 114-114; 115-115; 116-116; 117-117; 118-118; 119-119; 120-120; 121-121; 122-122; 123-123; 124-124; 125-125; 126-126; 127-127; 128-128; 129-129; 130-130; 131-131; 132-132; 133-133; 134-134; 135-135; 136-136; 137-137; 138-138; 139-139; 140-140; 141-141; 142-142; 143-143; 144-144; 145-145; 146-146; 147-147; 148-148; 149-149; 150-150; 151-151; 152-152; 153-153; 154-154; 155-155; 156-156; 157-157; 158-158; 159-159; 160-160; 161-161; 162-162; 163-163; 164-164; 165-165; 166-166; 167-167; 168-168; 169-169; 170-170; 171-171; 172-172; 173-173; 174-174; 175-175; 176-176; 177-177; 178-178; 179-179; 180-180; 181-181; 182-182; 183-183; 184-184; 185-185; 186-186; 187-187; 188-188; 189-189; 190-190; 191-191; 192-192; 193-193; 194-194; 195-195; 196-196; 197-197; 198-198; 199-199; 200-200; 201-201; 202-202; 203-203; 204-204; 205-205; 206-206; 207-207; 208-208; 209-209; 210-210; 211-211; 212-212; 213-213; 214-214; 215-215; 216-216; 217-217; 218-218; 219-219; 220-220; 221-221; 222-222; 223-223; 224-224; 225-225; 226-226; 227-227; 228-228; 229-229; 230-230; 231-231; 232-232; 233-233; 234-234; 235-235; 236-236; 237-237; 238-238; 239-239; 240-240; 241-241; 242-242; 243-243; 244-244; 245-245; 246-246; 247-247; 248-248; 249-249; 250-250; 251-251; 252-252; 253-253; 254-254; 255-255; 256-256; 257-257; 258-258; 259-259; 260-260; 261-261; 262-262; 263-263; 264-264; 265-265; 266-266; 267-267; 268-268; 269-269; 270-270; 271-271; 272-272; 273-273; 274-274; 275-275; 276-276; 277-277; 278-278; 279-279; 280-280; 281-281; 282-282; 283-283; 284-284; 285-285; 286-286; 287-287; 288-288; 289-289; 290-290; 291-291; 292-292; 293-293; 294-294; 295-295; 296-296; 297-297; 298-298; 299-299; 300-300; 301-301; 302-302; 303-303; 304-304; 305-305; 306-306; 307-307; 308-308; 309-309; 310-310; 311-311; 312-312; 313-313; 314-314; 315-315; 316-316; 317-317; 318-318; 319-319; 320-320; 321-321; 322-322; 323-323; 324-324; 325-325; 326-326; 327-327; 328-328; 329-329; 330-330; 331-331; 332-332; 333-333; 334-334; 335-335; 336-336; 337-337; 338-338; 339-339; 340-340; 341-341; 342-342; 343-343; 344-344; 345-345; 346-346; 347-347; 348-348; 349-349; 350-350; 351-351; 352-352; 353-353; 354-354; 355-355; 356-356; 357-357; 358-358; 359-359; 360-360; 361-361; 362-362; 363-363; 364-364; 365-365; 366-366; 367-367; 368-368; 369-369; 370-370; 371-371; 372-372; 373-373; 374-374; 375-375; 376-376; 377-377; 378-378; 379-379; 380-380; 381-381; 382-382; 383-383; 384-384; 385-385; 386-386; 387-387; 388-388; 389-389; 390-390; 391-391; 392-392; 393-393; 394-394; 395-395; 396-396; 397-397; 398-398; 399-399; 400-400; 401-401; 402-402; 403-403; 404-404; 405-405; 406-406; 407-407; 408-408; 409-409; 410-410; 411-411; 412-412; 413-413; 414-414; 415-415; 416-416; 417-417; 418-418; 419-419; 420-420; 421-421; 422-422; 423-423; 424-424; 425-425; 426-426; 427-427; 428-428; 429-429; 430-430; 431-431; 432-432; 433-433; 434-434; 435-435; 436-436; 437-437; 438-438; 439-439; 440-440; 441-441; 442-442; 443-443; 444-444; 445-445; 446-446; 447-447; 448-448; 449-449; 450-450; 451-451; 452-452; 453-453; 454-454; 455-455; 456-456; 457-457; 458-458; 459-459; 460-460; 461-461; 462-462; 463-463; 464-464; 465-465; 466-466; 467-467; 468-468; 469-469; 470-470; 471-471; 472-472; 473-473; 474-474; 475-475; 476-476; 477-477; 478-478; 479-479; 480-480; 481-481; 482-482; 483-483; 484-484; 485-485; 486-486; 487-487; 488-488; 489-489; 490-490; 491-491; 492-492; 493-493; 494-494; 495-495; 496-496; 497-497; 498-498; 499-499; 500-500; 501-501; 502-502; 503-503; 504-504; 505-505; 506-506; 507-507; 508-508; 509-509; 510-510; 511-511; 512-512; 513-513; 514-514; 515-515; 516-516; 517-517; 518-518; 519-519; 520-520; 521-521; 522-522; 523-523; 524-524; 525-525; 526-526; 527-527; 528-528; 529-529; 530-530; 531-531; 532-532; 533-533; 534-534; 535-535; 536-536; 537-537; 538-538; 539-539; 540-540; 541-541; 542-542; 543-543; 544-544; 545-545; 546-546; 547-547; 548-548; 549-549; 550-550; 551-551; 552-552; 553-553; 554-554; 555-555; 556-556; 557-557; 558-558; 559-559; 560-560; 561-561; 562-562; 563-563; 564-564; 565-565; 566-566; 567-567; 568-568; 569-569; 570-570; 571-571; 572-572; 573-573; 574-574; 575-575; 576-576; 577-577; 578-578; 579-579; 580-580; 581-581; 582-582; 583-583; 584-584; 585-585; 586-586; 587-587; 588-588; 589-589; 590-590; 591-591; 592-592; 593-593; 594-594; 595-595; 596-596; 597-597; 598-598; 599-599; 600-600; 601-601; 602-602; 603-603; 604-604; 605-605; 606-606; 607-607; 608-608; 609-609; 610-610; 611-611; 612-612; 613-613; 614-614; 615-615; 616-616; 617-617; 618-618; 619-619; 620-620; 621-621; 622-622; 623-623; 624-624; 625-625; 626-626; 627-627; 628-628; 629-629; 630-630; 631-631; 632-632; 633-633; 634-634; 635-635; 636-636; 637-637; 638-638; 639-639; 640-640; 641-641; 642-642; 643-643; 644-644; 645-645; 646-646; 647-647; 648-648; 649-649; 650-650; 651-651; 652-652; 653-653; 654-654; 655-655; 656-656; 657-657; 658-658; 659-659; 660-660; 661-661; 662-662; 663-663; 664-664; 665-665; 666-666; 667-667; 668-668; 669-669; 670-670; 671-671; 672-672; 673-673; 674-674; 675-675; 676-676; 677-677; 678-678; 679-679; 680-680; 681-681; 682-682; 683-683; 684-684; 685-685; 686-686; 687-687; 688-688; 689-689; 690-690; 691-691; 692-692; 693-693; 694-694; 695-695; 696-696; 697-697; 698-698; 699-699; 700-700; 701-701; 702-702; 703-703; 704-704; 705-705; 706-706; 707-707; 708-708; 709-709; 710-710; 711-711; 712-712; 713-713; 714-714; 715-715; 716-716; 717-717; 718-718; 719-719; 720-720; 721-721; 722-722; 723-723; 724-724; 725-725; 726-726; 727-727; 728-728; 729-729; 730-730; 731-731; 732-732; 733-733; 734-734; 735-735; 736-736; 737-737; 738-738; 739-739; 740-740; 741-741; 742-742; 743-743; 744-744; 745-745; 746-746; 747-747; 748-748; 749-749; 750-750; 751-751; 752-752; 753-753; 754-754; 755-755; 756-756; 757-757; 758-758; 759-759; 760-760; 761-761; 762-762; 763-763; 764-764; 765-765; 766-766; 767-767; 768-768; 769-769; 770-770; 771-771; 772-772; 773-773; 774-774; 775-775; 776-776; 777-777; 778-778; 779-779; 780-780; 781-781; 782-782; 783-783; 784-784; 785-785; 786-786; 787-787; 788-788; 789-789; 790-790; 791-791; 792-792; 793-793; 794-794; 795-795; 796-796; 797-797; 798-798; 799-799; 800-800; 801-801; 802-802; 803-803; 804-804; 805-805; 806-806; 807-807; 808-808; 809-809; 810-810; 811-811; 812-812; 813-813; 814-814; 815-815; 816-816; 817-817; 818-818; 819-819; 820-820; 821-821; 822-822; 823-823; 824-824; 825-825; 826-826; 827-827; 828-828; 829-829; 830-830; 831-831; 832-832; 833-833; 834-834; 835-835; 836-836; 837-837; 838-838; 839-839; 840-840; 841-841; 842-842; 843-843; 844-844; 845-845; 846-846; 847-847; 848-848; 849-849; 850-850; 851-851; 852-852; 853-853; 854-854; 855-855; 856-856; 857-857; 858-858; 859-859; 860-860; 861-861; 862-862; 863-863; 864-864; 865-865; 866-866; 867-867; 868-868; 869-869; 870-870; 871-871; 872-872; 873-873; 874-874; 875-875; 876-876; 877-877; 878-878; 879-879; 880-880; 881-881; 882-882; 883-883; 884-884; 885-885; 886-886; 887-887; 888-888; 889-889; 890-890; 891-891; 892-892; 893-893; 894-894; 895-895; 896-896; 897-897; 898-898; 899-899; 900-900; 901-901; 902-902; 903-903; 904-904; 905-905; 906-906; 907-907; 908-908; 909-909; 910-910; 911-911; 912-912; 913-913; 914-914; 915-915; 916-916; 917-917; 918-918; 919-919; 920-920