

compagné et suivi le naufrage du *Scotsman*.

L'enquête devra éclaircir s'il est vrai, comme le prétendent certains passagers, que le navire entouré de brouillards et perdu dans la brume depuis quatre jours marchait à une trop grande vitesse pour la sûreté des passagers et du navire.

Il devient évident que, si le navire n'avait pas ralenti sa marche suffisamment pour éviter un écueil toujours à craindre dans la position où se trouvait le *Scotsman*, la responsabilité du capitaine se trouve engagée.

Dans nombre d'accidents du même genre, on a constaté que tout souci de la sécurité disparaissait devant celui de parvenir à destination à l'heure et au jour fixés.

La vie des passagers est autrement précieuse qu'une perte de temps, quand bien même cette dernière se traduirait par une dépense de quelques milliers de dollars, et il est temps de rappeler à ceux qui ont la responsabilité d'un navire, cette vérité trop oubliée.

L'enquête pour être complète, devra s'étendre aux mesures prises pour le transport et la sécurité des passagers sur l'île où ils se sont réfugiés; il est inconcevable que quatre d'entre eux soient portés comme manquant à l'appel. Ces passagers n'ont donc pas été guidés, accompagnés et réunis par un officier du navire de façon à leur rendre moins pénible leur triste sort ?

Mais là ne devra pas s'arrêter l'enquête. Il s'est passé des scènes de désordre et de brigandage qui indiquent un manque complet de discipline à bord. Un officier même se trouve compromis dans le pillage des bagages des passagers; il devra répondre du crime qui lui est imputé devant les tribunaux avec un certain nombre d'hommes de l'équipage.

Nous espérons que l'enquête éta-

blira les responsabilités de chacun et qu'il en sortira un exemple de nature à faire éviter le renouvellement d'actes semblables à ceux auxquels nous faisons allusion, sans vouloir trop nous y appesantir.

LA LIGNE FRANCO-CANADIENNE

Le printemps prochain, avec l'ouverture de la navigation, entrera dans notre port le premier navire de la "Compagnie franco-canadienne de navigation à vapeur."

Cette compagnie est définitivement constituée au capital de 250,000 francs (\$50,000) entièrement souscrit et dont le quart est payé conformément à la loi française qui exige le versement du quart du capital pour l'existence légale des compagnies ou sociétés à fonds social.

Le capital est fourni en partie par des actionnaires canadiens et en partie par des actionnaires français.

Pour ses débuts, la compagnie nolisera des navires, de sorte qu'un gros capital n'est pas nécessaire. Avec le paiement du quart du capital souscrit, elle a des fonds amplement suffisants pour faire un service mensuel avec deux navires, un dans chaque sens.

Les conditions actuelles des échanges avec la France supporteraient peut-être un service un peu plus développé, mais les hommes d'affaires qui sont à la tête de la compagnie estiment qu'il vaut mieux débiter plus modestement pour marcher plus sûrement.

Il ne faut pas oublier, en effet, que si nos relations commerciales avec la France ont progressé dans ces dernières années, elles sont loin encore d'atteindre le développement qu'elles pourraient et devraient avoir.

La ligne directe entre les deux