

LA COMPAGNIE D'ASSURANCE "NEW-YORK."

Nous attirons l'attention du lecteur sur le vingt-septième rapport annuel de la Compagnie d'Assurance New-York qui paraît sur notre première page.

C'est assurément la plus prospère de toutes les compagnies américaines qui font affaires en cette province.

Le nombre d'assurances effectuées en Canada dans le cours de l'année 1871 est énorme. Ce chiffre est le plus beau compliment que l'on puisse payer à l'habileté et à l'activité de M. Burke, le gérant, et de M. Hudon, l'agent de Montréal.

M. Hudon est un jeune Canadien de cette ville qui occupe déjà une position importante qui lui fait le plus grand honneur.

Nous lui souhaitons, ainsi qu'à la Compagnie qu'il représente, le plus grand succès.

NAVIGATION DU ST. LAURENT PENDANT L'HIVER.

Nous empruntons au *Journal de Québec* le récit suivant :—

VOYAGE DU VAPEUR "ARCTIC," AUX ESCOUMINS

Après quelques difficultés pour délivrer l'*Arctic* de la prison de glace, où il était déposé à Indian Cove, et après avoir fourni au vapeur l'approvisionnement de charbon et autres choses nécessaires pour le voyage, le premier équipage qui ait encore tenté de naviguer dans le bas du St. Laurent pendant l'hiver laissa Indian Cove, au point du jour, lundi, le 19 février dernier. Toutes les mesures avaient été prises pour assurer le succès.

Le vapeur était sous le commandement du capt. M. Dickey et de James McGolrick, agent pour la compagnie, avec un équipage d'élite, composé de mécaniciens, de forgerons, de charpentiers, de caoutchoucs, etc., etc. Il y avait en outre plusieurs capitaines expérimentés, qui commandent des vaisseaux appartenant à la compagnie : M. M. Côté, Jos. Ruol, T. Bernier ; et M. M. W. Moore, G. Flanagan et M. Bougie. Le pilote choisi était M. Frs. Michaud, pilote du *Clyde*, un des marins qui connaissent le mieux le bas du fleuve, surtout la côte nord.

Le départ se fit dans ces conditions. Le temps était magnifique, et le fleuve complètement libre de glaces, jusqu'à environ 10 milles en bas de l'Île d'Orléans, où nous trouvâmes beaucoup de glace, peu épaisse, sur un espace de 3 ou 4 milles, puis nous trouvâmes l'eau claire, jusqu'au cap Brûlé, où d'immenses banquises de glace couvraient le fleuve. La marée qui montait ne permit pas au vapeur de tenter le passage, ce qui causa un retard d'environ trois heures, mais dès que la mer commença à baisser, nous lancâmes à toute vapeur l'*Arctic* qui se fraya rapidement un passage à travers cette mer de glace.

Les habitants de l'Île aux Coudres et de la Baie St. Paul accouraient au rivage, étonnés de voir un steamer se lancer en plein hiver au milieu d'immenses champs de glace, à raison de huit à neuf milles à l'heure.

Nous atteignîmes la Malbaie à environ six heures du soir, le même jour, et fûmes bien étonnés de trouver le quai parfaitement libre de glaces. On ne fut pas moins surpris de notre arrivée et l'on semblait croire que nous aurions pris le mois de février pour le mois de juillet.

Le lendemain, mardi à quatre heures du matin, nous laissâmes la Malbaie, et nous continuâmes notre route sans rencontrer de glaces le reste du voyage.

Nous touchons d'abord à l'Anse-à-l'Eau, où nous prenons à bord M. McLaren avec 25 bons hommes, munis de haches, pelles, piques, etc., etc., puis nous atteignons finalement le *Pride of England* à la Pointe-aux-Crapauds, à trois heures de l'après-midi, le même jour.

Les ouvriers et les charpentiers sont placés à bord du navire et l'*Arctic* va jeter l'ancre dans la baie des Escoumins. Là comme ailleurs nous sommes arrivés à cette saison de l'année, causa le plus grand étonnement ; nous reçûmes une hospitalité vraiment irlandaise de la part de M. J.

E. Barry, gérant des moulins des Escoumins. Au point du jour, le lendemain les mécaniciens et les ouvriers, dirigés par M. Bougie et McLaren, commencèrent à réparer le gouvernail du navire et à enlever la neige et la glace qui couvrait le pont, sur une épaisseur d'environ dix pieds.

Tout étant prêt, on fit une tentative ce jour-là, vendredi, pour sortir le vaisseau de sa position, mais elle échoua. On prit immédiatement des mesures pour alléger le vaisseau, en déchargeant une partie de sa cargaison, et l'on se prépara à faire un nouvel effort et à la marée montante du lendemain matin.

Samedi à midi, l'*Arctic* se rendit auprès du navire, et à trois heures, il se lança à toute vapeur, mais ne réussit qu'à remuer son pesant fardeau. Quelques minutes après, le steamer tenta un nouvel effort et parvint à enlever à sa suite le *Pride of England*, au milieu des bravos et des hurrahs de tout l'équipage.

Le temps était délicieux et une brise légère soufflait de l'Est. Nous nous rendîmes à Tadoussac, lieu de notre destination, vers minuit. Le matin du jour suivant, le navire fut conduit sur un banc de sable, dans une anse de la baie, où il fut fixé avec des ancrs et des chaînes, et mis à l'abri de la marée et de tous les vents. Chose étrange, il n'y avait pas la moindre parcelle de glace dans la baie et il en a été ainsi tout l'hiver.

Nul doute que la Providence a grandement favorisé cette entreprise. Pendant plusieurs jours, le temps a été très froid, et le vent très violent, mais, samedi matin, le calme s'est fait, et la température est devenue plus douce ; c'est alors que nous avons placé le navire dans la baie de Tadoussac. A peine cela était-il fait, qu'il s'éleva un fort vent de nord-est, qui souffla avec rage pendant plusieurs jours. La tempête était si violente que les gens craignaient de sortir de leurs maisons, et c'est pourquoi l'*Arctic* a été empêché de revenir plus tôt.

Nous laissâmes l'Anse-à-l'Eau, le 27 février, à midi, où nous avions passé trois jours, pour retourner à Québec. Nous avions l'intention d'arrêter à la Rivière du Loup pour annoncer à Québec, par le télégraphe, la nouvelle de notre succès, mais nous en fûmes empêchés par l'immense quantité de glace amoncelée sur la rive sud. Nous passâmes la nuit au Pot-à-l'Eau-de-Vie, et le lendemain nous continuâmes notre voyage, en arrêtant à la Malbaie et aux Eboulements. Jusqu'à Saint-Joachim, nous rencontrâmes beaucoup de glaces, ce qui nous retarda de quelques heures, mais enfin nous atteignîmes Indian Cove, mardi soir, à 6 1/2 heures, tous en bonne santé et fiers de notre exploit.

On ne peut accorder trop d'éloges au Capt. Dickey et à Jas. McGolrick, ainsi qu'aux autres capitaines, à l'équipage et à notre habile pilote, pour leur énergie infatigable, leur activité et leur prudence. Nous devons beaucoup aussi à M. McLaren et à ses hommes, pour les services éminents qu'ils ont rendus, en travaillant jour et nuit afin de mettre le vaisseau en état d'être retiré de sa position, ainsi qu'à M. Bougie pour ses travaux et ses judicieux conseils. Nous pouvons dire que les succès de l'entreprise leur est dû pour une large part. Tout avait été prévu et était prêt en temps et lieu.

Cette expédition décide la question si controversée de la navigation du St. Laurent pendant l'hiver. Il y a lieu d'espérer que le résultat nous déterminera à avoir un système complet de navigation pendant l'hiver, au moyen de steamers construits à cette fin, et nous procurera l'immense avantage d'avoir chez nous des ports ouverts pendant toute l'année.

J'apprends que la compagnie des remorqueurs du Saint-Laurent fait maintenant construire en Europe un steamer très puissant, pour servir à la navigation du Saint-Laurent pendant l'hiver ; nul doute que le chenal nord offre plus d'avantages que le chenal sud pour la navigation dans une saison avancée.

Ce serait une excellente chose s'il y avait, pendant l'hiver, aux Eboulements, à la Malbaie ou à Tadoussac, des vapeurs du genre de l'*Arctic* pour assister les navires en détresse. Sans doute que s'il en eût été ainsi, l'automne dernier, nous n'aurions pas eu à regretter ces grands désastres qui ont eu lieu ; car les vaisseaux n'auraient pu être conduits à la mer ou du moins placés en lieu de sûreté.

On dit qu'une ligne télégraphique va être établie au printemps prochain, sur la rive nord

jusqu'aux Escoumins, et peut-être jusqu'à Betsiamis. Ce sera certainement un grand avantage pour les habitants de cette côte, et aussi pour les intérêts du commerce.

Une autre amélioration, désirable pour cette partie du pays, est une voie ferrée qui suivra sans doute la ligne télégraphique.

Votre, etc., etc.,

C. TÉTÉ.

BULLETIN JUDICIAIRE.

ACTE DE FAILLITE 1869.

No. 547.

In re Magloire Bertrand, Failli, et Louis-Joseph Lajoie, Syndic et Requêteur.

L'Hon. JUGE BERTHELOT.

Jugé :—Qu'un commerçant en état d'insolvabilité, qui tire de son fonds de commerce, quelques jours avant sa cession, des sommes de deniers, doit justifier de l'emploi qu'il en a fait — sinon est présumé les avoir encore en sa possession et doit être condamné à les remettre.

Magloire Bertrand, marchand de la cité de Montréal, fit une cession de ses biens en décembre dernier et le 16 février 1872, L. J. Lajoie fut nommé syndic. A l'assemblée des créanciers présidée par Adolphe Roy, Ecr., de la maison "Adolphe Roy & Cie.", Magloire Bertrand fut interrogé sous serment : Sur l'interrogatoire qui lui fut soumis par Joseph Rosière Thibaudeau, Ecr., représentant la maison "Thomas, Thibaudeau & Cie.", le Failli admit qu'il avait tiré de son magasin pour son usage personnel, du 10 au 20 décembre 1871, une somme de plus de \$923.40 en argent et de plus \$72.00 en marchandises ; puis il ajouta dans sa déposition sous serment : "Le jour où j'ai fait cession j'avais environ \$35.00 que je n'avais point inclus dans ma cession. A l'exception de ce montant j'ai fait cession de tout de ce que j'avais ;

"Je n'ai prêté d'argent à personne, et ne possède aucun bon, billet ou autre valeur et n'ai pas entre les mains de personne aucun bon, billet ou autre valeur pour les recouvrer plus tard."

"Je jure que la dite somme de \$923.40 a été prise par moi pour le strict besoin de ma famille. Par le strict besoin de ma famille, j'entends les sommes nécessaires pour vivre.

"Sur cette somme de \$923.40, j'ai payé plusieurs comptes privés de la famille. Et je jure que ne puis en ce moment me rappeler d'un seul de ces comptes. Je n'ai payé avec cet argent ni mon boucher, ni mon épicière, ni mon boulanger, ni mon médecin, ni mon cordonnier, ni mon tailleur, ni aucun charretier, ni bois pour ma famille, ni le loyer de la maison de ma famille, ni les maisons d'éducation où mes enfants sont instruits, et je déclare de nouveau sur les saints Évangiles que je ne puis pas me rappeler ni à qui, ni comment cette somme a été payée."

En présence de cette déposition du failli, le syndic présenta aux Juges de la Cour Supérieure, par l'entremise de M. Duhamel et Rainville, ses avocats, une requête, demandant d'être remis en possession en sa qualité de syndic, de la dite somme de \$923.40. Cette requête alléguait que le failli avait notifié ses créanciers de son état d'insolvabilité, dès le mois de novembre 1871 ; que malgré son insolvabilité, il avait retiré de son fonds de commerce, du 10 au 19 décembre 1871, la somme de \$923.40, qu'il l'avait encore en sa possession, qu'il la retenait et soustrayait à son syndic et refusait de la lui rendre ; et concluait à ce que le failli fut condamné à remettre au syndic la dite somme de \$923.40, sinon à être emprisonné pendant l'espace d'un an.

Le failli contesta cette requête alléguant qu'il avait employé cette somme comme suit :

1. Taxes de son magasin \$61.50
2. Taxes de loyer de sa maison 37.63
3. Argent donné à sa femme du 10 au 20 décembre 1871 par sommes de \$5 à \$0 200.00
4. Par remboursement d'un dépôt à lui fait par ses associés "Cheney et Frigon" quelques jours avant... 283.00

Le failli alléguait en outre qu'une somme de \$215 n'a pas été prise par lui ; qu'il a quittance dans ses livres des comptes de trois de ses débiteurs, s'est fait donner par eux des billets