

sumer ici ce qui en a transpiré dans la presse.

On se rappelle que l'offre du gouvernement, en ce qui concerne le service des steamers à grande vitesse, comportait une escale dans un port de France. La résolution du parlement fédéral autorisant le gouvernement à faire cette offre, comprend aussi la mention d'une escale en France.

Or l'arrangement avec M. Huddart ne fait aucune mention de cette escale et le gouvernement fédéral a, par conséquent, été au delà de ses pouvoirs en consentant à cet arrangement. Pour échapper aux conséquences de cet acte et pour se concilier les sympathies des députés Canadiens-français, il ne nous paraît pas douteux que le gouvernement soit disposé à accorder une subvention à une compagnie sérieuse s'engageant à faire un service direct entre le Canada et la France.

Il y a encore une autre raison pour cela, c'est que le gouvernement, par son délégué en France et par lord Dufferin, l'ambassadeur d'Angleterre à Paris, s'est déclaré disposé à subventionner une ligne de ce genre; bien plus, notre représentant, sir Charles Tupper et lord Dufferin, ont déclaré sous leur signature, dans un document annexé au traité franco-canadien, que le parlement canadien avait voté une subvention de \$750,000 par année pour une ligne directe de steamers rapides entre le Canada et la France; ce qui n'est pas exact, puisque la subvention n'était votée que pour une ligne *faisant escale en France*, mais ayant sa tête de ligne en Angleterre.

Le gouvernement fédéral est donc doublement lié: par l'obligation morale résultant de l'écrit de sir Chas. Tupper et de lord Dufferin; et par la nécessité de faire ratifier par le parlement son engagement *ultra vires* avec M. James Huddart.

Quelle serait la subvention possible, dans les circonstances?

Une offre de \$50,000 de subvention est restée assez longtemps ouverte; la ligne Bossières s'est contentée de \$50,000; la ligne Franco-Canadienne demandait la même somme; et de ces coïncidences, on a conclu qu'il serait impossible d'obtenir davantage.

Nous croyons que cette conclusion n'est pas rigoureusement exacte. Il est évident que, pour un service de troisième ou quatrième ordre, comme celui que fait en ce moment la ligne Columba, il serait fort difficile d'obtenir davantage. Mais s'il se présentait une compagnie puissante,

comme par exemple la compagnie Transatlantique, offrant un service de premier ordre, il devrait être possible, d'obtenir une subvention plus élevée.

Or la Compagnie Transatlantique se propose, dit-on, de transformer de nouveau sa ligne du Havre à New-York, où ses splendides steamers la Touraine, la Normandie, etc, n'ont plus le premier rang comme grandeur et comme vitesse. Elle va elle aussi, créer des paquebots de 9000 à 10,000 tonneaux, filant de 20 à 21 nœuds à l'heure, pour soutenir la concurrence des lignes anglaises et allemandes. Il lui faudrait, en ce cas, trouver à employer ailleurs les paquebots du service actuel. Et nous savons, de source très sûre, qu'elle songe à les utiliser sur la ligne entre le Canada et la France et qu'elle a fait déjà des démarches auprès du gouvernement français, pour s'informer si, de ce côté là aussi, elle ne pourrait pas obtenir quelque encouragement. Nous ne savons pas encore cependant, si elle a fait quelque démarche officielle auprès du gouvernement canadien.

La Columba belge, depuis la dernière session, a redoublé ses instances auprès du gouvernement canadien et, quoiqu'elle ne paraisse pas avoir reçu une promesse officielle, il paraîtrait qu'elle a cru avoir la parole du chef du ministère, puisque l'un de ses directeurs canadiens disait l'autre jour que, sans le décès de Sir John Thompson, la question serait maintenant réglée.

D'un autre côté, M. Leboeuf, le directeur de l'ancienne compagnie Franco-Canadienne s'est occupé aussi de réorganiser sa compagnie en prenant le port de Dunkerque comme tête de ligne et la chambre de commerce de Dunkerque lui prête tout son concours.

La chambre de commerce de Bordeaux s'est aussi occupée de la question et, aux dernières nouvelles, elle devait prendre des mesures actives en vue de la création d'une ligne partant de Bordeaux, aussitôt que le traité franco-canadien serait ratifié par les chambres françaises.

Voici donc quelle est la situation actuelle: la Columba belge est la seule compagnie qui ait une offre sérieuse devant le gouvernement; et, quelque soit la médiocrité de sa flotte, le gouvernement sera probablement mis en demeure d'accepter cette offre, si la compagnie Transatlantique ou une autre compagnie française n'a pas donné signe de vie avant la prochaine session, soit d'ici à la fin de février courant.

Pour notre part, nous ne voyons

pas quel avantage le commerce franco-canadien retirerait de la subvention à la Columba et nous préférons voir le gouvernement, s'il n'a pas de meilleures offres, laisser la question ouverte encore une autre année.

Origine de la pomme de terre.

A l'une des dernières séances de la Société nationale d'Agriculture de France, l'origine de la culture de la pomme de terre a été le sujet de communications intéressantes de la part de MM. de Vilmorin et Heuzé. Il a été démontré d'une façon péremptoire que cette culture existait avant que Parmentier l'eût popularisée en France. La pomme de terre croît spontanément au Pérou et au Chili, dans les Cordillères méridionales et dans les îles voisines. C'est surtout au Chili qu'on l'a retrouvée à l'état sauvage.

Des documents authentiques établissent qu'elle était cultivée dans l'Amérique du Sud, sur le littoral de l'Océan Pacifique, bien avant la conquête de l'Amérique (1492) par les Espagnols.

Les premiers historiens du pays signalent la pomme de terre parmi les produits alimentaires d'un usage commun chez les Péruviens. Ils constatent l'existence de tubercules blancs, jaunes, rouges.

Zarate Acosta, écrivain castillan, trésorier au Pérou en 1514, l'a décrite vers cette époque. D'Amérique, elle serait passée en Espagne, puis en Italie.

Certains auteurs affirment qu'Olivier de Serres, le patriarche de notre agriculture (1535-1619), l'a fait connaître comme plante fourragère.

D'autres se demandent si la plante qu'ils désignent sous le nom de cartouffe est la pomme de terre ou le topinambour.

A la fin du seizième siècle, elle était connue en Italie sous le nom de *taratouffi* (truffe de terre).

John Hawkins passe pour l'avoir importée de Santa-Fé en Irlande en 1586.

Le naturaliste d'Arras, Charles de l'Escluse (Clusius), professeur à l'académie de Leyde, en reçut, en 1588, deux tubercules que le légat du pape avait donnés à un de ses amis. Il la cultiva et la décrivit dans une histoire des plantes rares en disant que déjà on en recueillait assez en Italie pour en donner même aux cochons.

Ce végétal paraît, d'autre part, directement apporté de Virginie à