

qu'il s'ouvrit par le milieu et coula au fond des eaux, sans le secours d'aucune torpille allemande. Telle est du moins la légende qui m'a été contée.

L'ex-proprétaire du navire, en possession des beaux deniers que lui avait versés le gouvernement avec sa générosité bien connue, se consola sans peine du naufrage. Moins facilement s'en consolaient les touristes, qui, pour aller respirer la fraîche atmosphère de la côte gaspésienne, ne disposaient plus que d'une voie ferrée fastidieusement longue. Voilà pourquoi ils ont applaudi de bon coeur à l'initiative de la *Gulf Shipping and Trading Co.* Cette compagnie, à son tour, n'a pas tardé à s'apercevoir que le trafic du golfe était payant. Il semble bien que, chez elle, l'offre soit loin d'égaliser la demande. Aussi n'est-ce pas la faute du *Lady Evelyn* si son pont est encombré de tonneaux de gazoline et s'il est pris d'assaut par les passagers, bien qu'ils n'y circulent guère plus facilement que dans les parties les plus affairées de la rue Sainte-Catherine à Montréal. Tel quel, le bateau nous rend un précieux service, et nous avons la promesse que, dès l'été prochain, il sera remplacé par un vrai paquebot, où cessera la promiscuité des marchandises et des passagers.

A toute chose du reste il y a un bon côté. Sur le *Lady Evelyn*, l'esprit n'étant pas déprimé par le sybaritisme reste plus libre pour contempler, admirer les beautés de la nature, et tirer les leçons que le spectacle comporte. J'en profite. A mesure que le navire s'éloigne de la vieille capitale, je laisse mes yeux s'attarder sur le vieux rocher que couronne une série d'édifices encore plus intéressants par leur signification symbolique que par leurs majestueuses proportions.

Voici d'abord la citadelle, commencée par les Français, achevée par les Anglais, et devenue maintenant l'emblème de la main-mise de ceux-ci sur cet immense et riche domaine qu'est le *Dominion* du Canada. Je ne l'ai jamais contemplée