

L'attention du comité a été naturellement attirée sur l'excellence comparative des bâtiments en fer et en bois sous le rapport de la sûreté et du jeu des boussoles ; l'importante question du coût et de la durée n'entraîne qu'en second lieu dans le domaine de son enquête. La majorité des témoins a donné une préférence marquée aux bâtiments et steamers construits en bois. Dans le cas d'un naufrage ou d'un échouement, tous s'accordent à proclamer les avantages de ceux-ci sous le rapport du sauvetage des passagers et de l'équipage ; lorsque les bâtiments en fer touchent s'ils ne se brisent pas en pièces immédiatement, il est extrêmement difficile de les mettre à flot ou de recueillir l'épave. Le *Canadian*, steamer en fer de la ligne canadienne, gît encore sur le roc des "Pilliers," où il s'est échoué il y a déjà trois ans, en dépit de tous les efforts tentés pour le mettre à flot. C'est le seul bâtiment de cette ligne qui se soit perdu dans le St. Laurent, et encore la faute en est-elle toute entière au pilote. On dit que les bâtiments en fer à compartiments ont un avantage marqué dans le cas de collision en pleine mer ou en eau profonde, parce qu'un compartiment peut se briser et s'emplir d'eau sans entraîner la perte du vaisseau. D'un autre côté, d'autres témoins se déclarent décidément en faveur des bâtiments en bois ayant compartiments séparés par des cloisons en fer ou en bois. L'*Adriatic* et le *Vanderbilt*, steamers américains de 5000 tonneaux chacun, ainsi que l'*Illinois* et l'*Arago*, de 2000 tonneaux chacun, sont en bois avec compartiments. Cependant, la considération la plus importante dans la question de la supériorité des constructions de bâtiments en fer ou en bois, ou *vice versa*, c'est le jeu de la boussole. Dans les vaisseaux en fer, c'est une source d'anxiété continuelle, tandis que dans ceux bâtis en bois, il ne se produit rien de ce genre. Il est aussi ennuyeux que difficile de régler le jeu de la boussole dans les bâtiments en fer. D'abord, avant de prendre mer, l'attraction locale du vaisseau est neutralisée par l'aimant ; ainsi remise, la boussole devient assez correcte tant que le bâtiment est en mer et en dehors de l'influence de l'attraction de la terre ; mais du moment que celui-ci approche de la terre ou longe les côtes, on ne doit plus s'y fier. La boussole, paraît-il, est dérangée par l'attraction de la terre ; on ne peut dire si cette attraction agit ou non directement ou indirectement sur la boussole, ou bien encore si l'attraction de la terre se fait d'abord sentir sur la masse de fer du bâtiment, et conséquemment sur l'aiguille, ou non. C'est un grand problème dont la solution est réservée aux hommes de science, après une longue expérience du jeu de la boussole dans les bâtiments en fer. Il est de fait qu'aucune découverte dans les temps anciens ou modernes n'a contribué plus au développement du commerce et des arts et des sciences que celle de la boussole. Sous sa direction magique, les vaisseaux ont pu sillonner les mers et se rendre à tous les points du globe depuis 5 ou 600 ans. Il semble aujourd'hui que sa propriété si étonnante et si précieuse soit sur le point de devenir inutile par la substitution du fer au bois dans la construction des bâtiments.

La ligne Cunard se compose de dix steamers dont huit sont en bois et deux en fer : pendant les vingt années qu'elle compte d'existence, elle n'a perdu qu'un seul vaisseau le *Columbia*, échoué sur l'Île au Loup-Marin en 1843, durant une brume épaisse causée par une mer plus forte que d'ordinaire dans la baie de Fundy. Il y avait à bord un pilote côtier. On voit dans les témoignages, qu'en mai 1858, dans un voyage de Liverpool à New-York, la boussole du steamer en fer, le *Persia*, de la ligne Cunard se dérangea entre le Cap Race et le Cap de Sable, et ne fonctionna pas aussi exactement qu'en mer. Le temps était brumeux. Le capitaine fit faire des sondages de deux heures en deux heures ; il put par ce moyen vérifier si bien sa position qu'en doublant le Cap de Sable, après que le temps se fut mis au beau, on put l'apercevoir à une distance de 20 milles. Les témoins s'accordent à dire que si on n'avait pas fait la plus grande attention à la sonde, au gravier, aux coquillages et au sable tirés sur la sonde du fond de la mer, le bâtiment serait allé se jeter sur le rivage à cause de l'irrégularité de la boussole.

D'où il suit que l'on doit craindre de se voir obligés dans l'état actuel de nos connaissances sur la subtilité et le fonctionnement de l'aiguille aimantée, d'abandonner la construction des bâtiments en fer, jusqu'à ce qu'on possède de nouvelles lumières sur le sujet.

Les sinistres désastreux et répétés qui arrivent aux bâtiments et steamers voyageant entre le royaume-uni et cette province, font un devoir d'une absolue nécessité de prendre les moyens de prévenir leur retour en infligeant des châtimens aux individus coupables d'inconduite dans la direction ou la navigation de ces bâtiments et steamers. C'est pour