

moment de l'abordage et s'était aperçu que l'autre bateau sombrait rapidement. Sept hommes de l'équipage du bateau naufragé, y compris le patron, montèrent à bord du *Manitoba*, et trois autres furent recueillis par les chaloupes : en tout dix personnes furent sauvées.

Le *Manitoba* resta sur le théâtre du désastre jusqu'à ce que le patron eût acquis la certitude que les survivants avaient été recueillis, puis il se dirigea vers le bassin de la pointe du Poisson Blanc, afin qu'on pût constater les avaries qu'il avait reçues.

On apprit que le navire qui avait été abordé était le propulseur *Comet*, de Cleveland, Ohio, et que onze personnes avaient été submergées avec lui. Quelques journaux ont dit que c'était un bâtiment vieux et usé, et l'on croit, d'après la rapidité avec laquelle il a sombré, que toutes les personnes qui ont péri,—sauf le mécanicien et le chauffeur de service—ont été noyées dans leurs lits avant d'avoir été éveillées par le choc qui, dit-on, ne s'est pas fait aussi vivement sentir à bord que sur le *Manitoba*. On dit aussi que le *Comet* avait été condamné, il y a quelques années, par l'inspecteur des bateaux à vapeur du gouvernement américain.

Aucun des passagers du *Comet* n'a été questionné par l'officier qui a institué l'enquête, parce qu'on n'a pu les forcer à y venir quand celle-ci eut lieu. En conséquence il est très difficile d'expliquer pourquoi ce navire, quand il s'était trouvé à quatre cents pieds du *Manitoba*, avec suffisamment de place pour passer, avait tout-à-coup exhibé sa lumière rouge en changeant sa route et en allant en travers de l'avant du *Manitoba*.

Le rapport du percepteur de Sarnia donne tous les détails de ce malheureux accident.

Le navire à vapeur *Strathtay*, de Dundee, 4 ans d'existence et 798 tonneaux de registre, s'est échoué en face du Bic, dans le bas du fleuve, le 21 juin dernier, au milieu d'un épais brouillard et pendant qu'il se rendait de Montréal à Londres : sa perte fut complète. Le patron de ce navire attribue la cause de l'accident au fait qu'il a été induit en erreur par le pilote qui, dit-il, l'avait informé, en lui donnant la position du navire quand il le quitta, qu'il était en aval du Bic, en mi-chenal et dans la bonne voie ; croyant que cette position était exacte, le patron continuera sa route pendant vingt minutes, filant cinq milles dans cet espace de temps avant de toucher sur le récif N. O., vis-à-vis le Bic.

En conséquence de l'accusation portée par le patron, le département a donné instruction à la Maison de la Trinité de Québec, comme administration du pilotage du district, d'instituer une enquête sur la conduite du pilote mis en cause. Après avoir entendu et examiné la preuve, la Maison de la Trinité a décidé que le patron n'a pu établir son accusation contre le pilote, et a renvoyé la cause avec dépens.