

à peu près comme si l'on attaquait le Canada par la Baie d'Hudson. Un journal français raconte ainsi cette aventure tentative :

« On annonce que le capitaine Wiggins, le pionnier de la route du fleuve Yénisséï jusqu'au cœur de la Sibérie, à Krasnoïarsk, est parti pour un nouveau voyage. Il conduit deux navires chargés de produits anglais, qu'accompagne un représentant de la maison exportatrice, lequel est chargé de fonder une agence permanente à Yénisséïsk, à 800 lieues de la mer.

Il part avec un vapeur de 600 tonnes pouvant entrer dans l'embouchure du fleuve et un navire plus petit sur lequel la cargaison sera transférée pour la remonte de l'Yénisséï. D'ailleurs, un second vapeur fluvial attendra le capitaine Wiggins à l'embouchure.

La cargaison qu'il emporte consiste en machines pour la construction du trans-sibérien, et pour l'exploitation agricole et minière. En outre, il emporte une grande quantité de harengs salés d'Ecosse. Dans une récente interview publiée par le *Daily Chronicle*, le capitaine Wiggins a dit que les habitants de Yénisséïsk et de la région n'avaient jamais mangé de poisson de mer avant celui qu'il leur a apporté dans un de ses précédents voyages. Ils en furent si satisfaits qu'ils lui demandèrent d'en apporter une quantité beaucoup plus considérable dans le pays. D'ailleurs, toute la cargaison emportée par le capitaine Wiggins consiste en objets commandés en Sibérie. L'expédition arrivera le 8 septembre à l'embouchure de l'Yénisséï et on espère qu'elle sortira de la mer de Kara avant de rencontrer des glaces. La cargaison de retour consistera en 400 tonnes de plombagine qui doivent déjà être transportées à l'embouchure.

La voie commerciale dont le capitaine Wiggins s'est efforcé avec tant de persévérance de démontrer la praticabilité, peut donc devenir des plus importantes. Les autorités russes voient d'ailleurs maintenant d'un bon œil l'ouverture de la Sibérie par mer ; après avoir craint un instant que le chemin de fer en souffrit, elles ont reconnu qu'il y a un trafic suffisant pour les deux voies. Le résultat est l'ouverture d'une porte de sortie importante pour les immenses richesses de la Sibérie, en même temps que la création d'un marché qui promet d'être un fort appréciable débouché pour les produits de l'industrie d'Occident. »

UNE OPINION EUROPEENNE

Pendant son séjour à Paris il y a quelques mois, M. Philéas Corriveau, de cette ville, avocat, recevait de son frère M. le curé de Ste-Pétronille (Ile d'Orléans) une description de la Boussole Ferland dont nous parlions dans notre dernier numéro, avec prière de la porter à l'attention de la presse parisienne. Il est bon de dire que l'inventeur Ferland se trouve le paroissien de M. le curé Corriveau.

Précisément vers ce temps-là, M. Philéas Corriveau remarquait dans le *Petit Journal* un article de M. Emile Gautier au sujet d'une proposition émise par un

pilote de Rouen. Celui-ci offrait, comme M. Ferland, un moyen d'éviter les collisions navales, mais par un tout autre chemin : son amélioration portait sur la sirène, et non sur la boussole. Il proposait que les sirènes et sifflets d'alarme fussent à l'avvenir construits de manière à produire à volonté quatre sons différents du grave à l'aigu, indiquant les points cardinaux. Les vaisseaux auraient chanté leur course. L'idée est assez originale ; mais ces signaux en musique eussent présenté de sérieux inconvénients : à moins d'avoir l'oreille très musicale, chaque pilote devait être muni d'un diapason. En outre, la méthode du pilote rouennais restait très incomplète, en ce qu'elle ne pouvait marquer que les quarts de circonférence.

Le brevet de notre compatriote M. Ferland est bien supérieur. Aussi, M. Corriveau éprouva-t-il une certaine fierté à le signaler aux journalistes et hommes de lettres qu'il connaissait à Paris. Un soir, au café Procope, il plaida si chaudement la cause de son compatriote qu'un des rédacteurs du *Journal des Voyages*, M. Emile Maison, lui promit un article dans sa colonne des inventions utiles, et ces jours-ci M. Corriveau recevait de Paris l'article promis, qu'il s'est empressé de nous communiquer et que nous reproduisons avec plaisir.

Il serait à souhaiter que la presse canadienne montrât quelque amour propre en la circonstance et se fit un devoir de donner toute la publicité possible à l'invention de M. Ferland. Ce n'est pas seulement une inspiration de haute philanthropie, qui peut sauver des millions de vies et de piastres ; c'est aussi une idée de provenance canadienne, et à ce titre elle s'impose à l'attention de nos confrères.

Voici comment le *Journal des Voyages* l'apprécie dans son numéro du 25 août dernier :

Un habitant de Québec, Français d'origine, M. Louis Ferland, vient de faire une invention appelée à un grand retentissement ; car, lorsqu'elle sera universellement adoptée, — et il ne peut en être autrement, — bien des sinistres seront évités.

Les collisions, toujours à craindre, sont devenues plus fréquentes avec les bateaux qui, chaque jour, augmentent de vitesse. Deux steamers, dans le brouillard, ne se voient pas venir, et quand ils s'aperçoivent à peu de distance, il n'est plus temps : ils sont lancés à fond de train, et la collision se produit avant qu'ils aient pu seulement donner un tour en arrière. Les sifflets et les sirènes les plus puissants ne sont pas un palliatif suffisant à ces rencontres. Deux navires peuvent s'entendre à distance, avoir conscience du danger qui les menace ; puis, ignorants de leur position respective, ils se trouvent désorientés, et, même en ralentissant leur marche, ils courent à la catastrophe imminente, s'en remettant au hasard, qui,

seul, peut les sauver du choc et du naufrage.

Or, c'est à prévenir ces terribles accidents que s'est ingénié M. Louis Ferland. En apprenant le récent naufrage de l'*Elbe*, à la suite de son abordage avec le *Crathie*, il saisit de suite, avec le flair d'un esprit porté vers la science pratique, ce que l'enquête devait établir plus tard, à savoir que la catastrophe n'eût pas eu lieu si les deux navires avaient pu, à la vue de leurs feux, se renseigner instantanément sur leurs positions respectives. Ce fut là l'idée-mère de son invention, qui, des plus ingénieuses, repose sur une application nouvelle de la boussole.

On sait que la boussole des marins, ou la rose des vents, porte 36 pointes, indiquant par moitiés, par quarts et par huitièmes l'orientation du navire entre deux quelconques des quatre points cardinaux. Ces subdivisions, disons entre Nord et Est, s'expriment ainsi : Nord quart Nord-Est ; Nord Nord-Est, Nord-Est quart Nord, Nord-Est, Nord-Est quart Est, Est Nord-Est, Est quart Nord-Est, Est.

Voilà qui est simple pour s'orienter, et les marins, habitués à prononcer ces mots, s'y reconnaissent pour leurs observations habituelles ; mais il n'en est pas de même si deux navires veulent se renseigner, à distance, par une télégraphie acoustique basée sur les sifflets et les sirènes existants. Et c'est là le programme de M. Ferland : Deux navires, s'approchant l'un de l'autre, doivent s'indiquer leur direction respective, afin de pouvoir s'éviter.

Pour commencer, notre inventeur a remplacé les noms usités par des chiffres, auxquels correspondent des coups de sirène ou de sifflet, d'après le système de nos télégraphes d'alarme ; et l'on sait que les nombres, en quantité restreinte, sont très faciles à indiquer par des intermittences dans les coups de signal. Le cadran de M. Ferland a donc 36 numéros, répondant aux divisions de la boussole. Et voilà alors ce qui se passe :

Supposons que par une nuit noire, ou de jour, par un temps de brume, deux navires se révèlent leur voisinage, soit par un coup de sifflet, soit par un scintillement de leurs feux, il leur suffira de bien connaître leur position respective, leur course, comme on dit en mer, pour éviter tout danger d'abordage.

L'un d'eux, celui de gauche, admettons, va plein Nord, — soit dans l'axe même de l'aiguille aimantée, — celui de droite, Nord Nord-Est. Ils se signalent leur position, l'un à l'autre, le premier d'un coup, le second de trois coups de sifflet.

Alors, les navires peuvent voguer à l'aise, car ils n'ont à craindre puisqu'ils tendent, par leur orientation, à s'éloigner l'un de l'autre. Mais que, au contraire, celui de gauche indique, d'un coup de sifflet, qu'il va plein Nord, et que celui de droite réponde par sept coups espacés comme suit : tou, tou, tou, tou, tou, tou, tou, ce qui signifierait 34, les navires comprendront qu'ils s'avancent l'un vers l'autre, à l'aveuglette, et, alors, ils n'auront besoin que d'un coup de barre pour corriger momentanément leur course et parer ainsi tout danger d'abordage.

Voilà le système, — bien simple, nous l'avons dit. Il est à craindre, même, que cette simplicité lui nuise, car il est dans