

Lorsque je reçus votre lettre, j'étais malheureusement retenu à la maison par la maladie qui m'a empêché d'aller à Kingsville, etc. Toutefois, je me suis mis de suite en communication, par télégrammes et par lettres, avec des personnes dignes de foi et que je croyais en mesure de me donner des renseignements exacts, et j'espère qu'on sera satisfait du résultat.

Voici copie d'un extrait de la lettre du secrétaire d'Etat, Washington, que vous m'avez inclus dans votre lettre du 8 septembre dernier :—

“ Le 19 du mois dernier, le remorqueur américain *John Owen* partait de Terras, Michigan, ayant à sa remorque un train composé de plus de 2,000,000 de pieds de bois de charpente appartenant à un citoyen de l'Etat de New-York et évalué à \$20-000. Peu de temps après avoir passé l'île de la Pointe Pelée, lac Erié, il essuya une violente tempête, et le train de bois, se détachant, alla s'échouer sur l'île de la Pointe Pelée avant qu'on pût le retrouver. Le remorqueur *Kate Williams*, de Détroit, se trouvant sur les lieux, voulut aider à sauver le train de bois; mais les douaniers canadiens s'opposèrent à ce qu'un remorqueur américain tirât le train au large de l'île ou prît au sauvetage d'autre part que celle d'aider aux remorqueurs appartenant à la compagnie canadienne “Towing and Wrecking,” de Windsor, à 75 milles de distance; et ils déclarèrent que s'il enfreignait cette défense, le *Kate Williams* se rendrait passible de saisie pour infraction à la loi canadienne concernant les naufrages. En conséquence, les propriétaires du train de bois furent obligés de le laisser sur l'île, exposé pendant plus de 30 heures à de grands dangers, en attendant l'arrivée des secours.”

Avant d'aller plus loin, j'attire respectueusement votre attention sur les faits suivants qui sont bien connus des propriétaires de remorqueurs et américains et canadiens : Si un train de bois traîné par un remorqueur échoue ou sur le rivage ou dans la boue, que ce soit dans les eaux canadiennes ou dans les eaux américaines, le remorqueur a parfaitement le droit de le tirer sans empêchement et sans entrave; mais s'il a besoin d'aide, il doit demander un remorqueur américain dans les eaux américaines, ou un remorqueur canadien dans les eaux canadiennes. Cette règle peut n'être pas la loi écrite, mais elle est comprise et acceptée par les propriétaires des remorqueurs qui font le service de la rivière Détroit. Ainsi, par exemple, le *Parker*, propriété de la “Wrecking Company,” de Windsor, remorquait la goëlette *Two Fannies*, lorsqu'en passant il y a quelque temps l'île Grassi, à quelques milles en aval de Détroit, la goëlette toucha fond sur les bords; son propriétaire, pour plus de certitude de n'être pas tracassé, se rendit à Détroit et demanda à M. le percepteur Bell, la permission que celui-ci, me dit-on, lui donna avec beaucoup de courtoisie, ajoutant que le même privilège avait toujours été accordé aux remorqueurs américains par les autorités canadiennes. Jusque là, tout alla bien; mais lorsqu'il fut constaté que le remorqueur *Parker* ne pouvait pas aider à la *Two Fannies*, qu'arriva-t-il? Le *Prince Albert*, appartenant au même armateur que le *Parker*, et qui se trouvait à quelques milles du théâtre de l'accident, où il aurait pu se porter en moins d'une heure, fut empêché d'y aller; le propriétaire se vit obligé d'aller à Détroit et d'engager un remorqueur américain, ce qui lui occasionna plus de dépenses que s'il avait pu se servir du *Prince Albert*. Je tiens ce fait du propriétaire du *Parker* qui, je crois, est prêt à en attester la vérité.

Je cite ce cas, parce qu'il se rattache indirectement, j'oserais même dire directement, à celui dont nous nous occupons.

Je vous inclus copies de lettres et télégrammes numérotés comme suit :

A. Télégrammes des percepteurs, Amherstburg et Kingsville, datés le 12 septembre 1879.

B. Lettre de M. le percepteur Benson, Windsor, datée le 15 septembre 1879.

C. Lettre de M. le percepteur Benson, Windsor, datée le 17 septembre 1879.

D. Lettre de M. le percepteur King, du Port de Kingsville, datée le 20 septembre 1879.

E. Lettre de M. le sous-percepteur Scott, de Leamington, datée le 20 septembre 1879.

F. Lettre de M. le percepteur Anderson, Port d'Amherstburg, datée le 18 septembre 1879.