

et du vent, ainsi que du fait qu'il se serait trouvé là un navire à voiles, prêt à porter la dépêche. Je crois que la nouvelle dans ce cas, n'arriva à Québec qu'au bout de dix-neuf jours.

Je connais divers cas où des paquebots-poste venant d'Europe ont été retenus dans le golfe par les glaces ou des accidents qui leur étaient survenus, inspirant de vives inquiétudes sur le sort des passagers et des marchandises qu'il y avait à bord, et ne possédant aucuns moyens quelconques pour faire connaître leur position périlleuse. Ce mode de relier ensemble les îles au moyen d'une ligne télégraphique, serait d'un immense avantage dans des cas semblables. J'ai moi-même fait partir dans le mois de mai dernier le vapeur "le Progrès" avec des provisions et de l'eau, pour porter secours aux steamers océaniques et autres navires que l'on avait mentionnés comme se trouvant à la merci des glaces et que l'on supposait être dans le voisinage immédiat des lieux où l'on se propose d'établir le réseau actuel de télégraphe. On ignorait la direction qu'il fallait prendre pour arriver à ces navires, qui se trouvaient perdus, vû qu'il y en avait quelques uns qui étaient séparés des autres par d'immenses banquises de glaces, et qu'il était impossible de les atteindre. S'il eût existé alors une ligne de télégraphe, il est probable qu'il n'y aurait eu aucune nécessité quelconque de dépêcher ce vapeur; alors on aurait épargné dans l'intérêt du pays les dépenses qu'on avait dû encourir dans ce cas, et des centaines de personnes, qui avaient des amis à bord, sur le sort desquels elles concevaient de vives inquiétudes, se seraient trouvées à l'aise.

Dans le cas du vapeur de la compagnie Allan, le "North American," échoué sur la Pointe Sud de l'Île d'Anticosti, il m'est impossible de dire le nombre de jours qui s'écoulèrent avant que la nouvelle de ce naufrage parvint jusqu'à Québec, mais il y avait à bord un nombre considérable de passagers ainsi qu'une cargaison d'une très grande valeur, et si ce vapeur n'eût pas été chargé de provisions exportées du Canada en Europe, les souffrances provenant du manque de nourriture auraient pu devenir d'un caractère alarmant. J'envoyai, de Québec, le vapeur "Napoléon," à la rescousse de ce steamer, lorsqu'il venait d'être retiré, je crois, de sa position périlleuse par l'un des steamers de sa propre ligne; néanmoins, bon nombre de jours durent s'écouler avant que ses propriétaires furent informés de la position dans laquelle il se trouvait, pendant le temps qu'il demeura ainsi échoué, vû que la station télégraphique la plus voisine était à une distance de près de trois cents milles du lieu du naufrage et se trouvait placée de l'autre côté du fleuve.

D'après ce que je connais du golfe pendant une expérience de treize ans, et comme gérant des steamers du gouvernement fédéral, appelé bien souvent à secourir des navires naufragés, je pourrais citer entr'autres des cas où l'on aurait pu rendre des services signalés à des navires en détresse, qui, faute de secours portés à temps, ont fini par se perdre totalement. Et ces navires, nous aurions pu les secourir, si le réseau de télégraphe, dont il est question actuellement, eût été alors établi.

Le vapeur du gouvernement "Lady Head," a été dix jours retenu par les glaces, dans le voisinage de l'Île du Prince-Edouard ou des Îles de la Madeleine, sans que le gouvernement sût dans l'espace de ces dix jours ce qui lui était arrivé, faute de moyens de pouvoir communiquer avec lui.

Au meilleur de ma connaissance, le steamer "Edith Emily," un navire presque neuf, ayant à son bord une cargaison d'une grande valeur, se jeta à la côte dans le voisinage de la Pointe des Monts ou de la Baie de la Trinité; malgré cela on aurait pu le sauver, si on eût été capable de lui dépêcher à temps un puissant remorqueur, attendu que ce navire était échoué sur un fond avantageux, et qu'on aurait pu l'en tirer en l'allégeant, mais avant que tout cela se pût faire, les vents le chassèrent dans un endroit plus élevé et plus dangereux et il se perdit totalement.

Dans plusieurs cas, comme dans celui du "Royal Charter," dans la Baie au Renard, à l'Île d'Anticosti, et dans celui du "Doctor Juris Judson," navire norvégien près des Îles Caribou, sur la rive nord, navires qui avaient tous deux des cargaisons de valeur en vins et autres liqueurs, on aurait pu sauver au revenu public une somme très considérable, vû le montant qu'on aurait pu percevoir pour droits de douane sur leurs cargaisons.