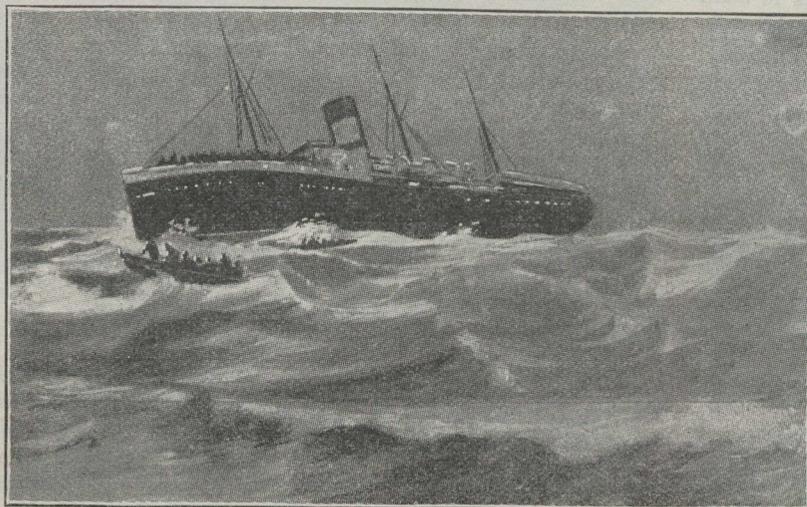


Le naufrage du "Hilda", près de St-Malo

VOICI l'époque de l'année où, comme nous le disions récemment dans un article traitant des météores aériens, se produisent de-ci de-là une foule de désastres. C'est surtout dans l'Atlantique-Nord, où le brouillard se fait très intense en novembre et en décembre, que les navigateurs ont le plus à redouter l'inclémence des éléments sans cesse agités. Et quand nous disons navigateurs, nous entendons presque tous ceux qui, ayant besoin de voyager ou aimant à faire des traversées, confient leur sort à un navire quelconque. Certes, ce ne sont pas les tristes exemples qui nous font défaut dans cet ordre d'idées, et, même dans les parages les mieux lotis de phares, de sémaphores, de bouées, dans les parages les mieux connus des marins, grâce à de merveilleuses cartes hydrographiques, se produisent les plus tristes naufrages. Peu d'endroits du globe sont aussi connus que les côtes du canal de la Manche; pourtant, Dieu sait s'il s'en est perdu des navires sur ces côtes éminemment redoutables. L'annuaire de la marine internationale donne une liste interminable des voiliers et paquebots qui, depuis des siècles, ont fini leur carrière sur les récifs de la Bretagne, ou sur ceux tout aussi dangereux de l'Angleterre. Le dernier nom qui figure sur cette lugubre liste est celui du steamer traversier de la Manche, le "Hilda", de la Compagnie "South Western Railway", qui, ces jours derniers, sombrait à quelques encablures de la côte française. La brume était intense, ce qui fit ralentir la marche du pa-

quebot. Mais, comme le commandant et l'équipage connaissaient à fond cette partie de la Manche, la centaine de passagers qui se trouvaient à bord n'avaient aucune crainte, et tout le monde alla se coucher dans l'espoir de débarquer à Saint-Malo aux premières heures du jour. Hélas! il ne devait pas en être ainsi, car, pendant la nuit, une violente tempête de neige s'étant abattue sur la région dont nous



Le "Hilda" quelques instants après qu'il eut frappé les récifs : vue reconstituée d'après des documents

parlons, l'officier de quart du "Hilda", à demi-aveuglé, ordonna un funeste écart de route, confondant les feux du phare du Jardin avec ceux du port de Saint-Malo, où il comptait mouiller. Sans s'en douter il jeta son navire sur l'île de "Cè-

zembre": la coque fut profondément déchirée, et en quelques instants, le "Hilda" sombra. Des 126 personnes à bord, 26 hommes d'équipage et une centaine de passagers, seul un matelot et un passager eurent la vie sauve dans ce terrible sinistre maritime. Détail particulier, environ les huit-dixièmes des passagers étaient des agriculteurs bretons qui revenaient de vendre leurs produits en Angleterre.

Pour le reste, la plupart étaient des officiers anglais avec femmes et enfants, qui se rendaient à Dinard pour y passer quelques jours de vacances. D'après l'enquête faite sur ce naufrage, il est évident que les ordres du commandant Gregory furent suivis jusqu'à un certain point pour sauver la vie des passagers, dont les corps furent rejetés en partie à la côte, munis de ceintures de sauvetages. Une chose est certaine, c'est que, malheureusement, les chaloupes en porte-manteau ne purent être mises à la mer, les palans n'ayant point fonctionné, et les fameuses et si multiples couches de peinture, trop prodiguées aux appareils de manoeuvres, ayant empêché le bon fonctionnement de ces derniers au moment psychologique.

A quoi donc servent les congrès internationaux des marins des grandes puissances ?

Car, on se souvient qu'après les inouïables catastrophes de la "Bourgogne" et du "Victoria", entre autres, il fut décidé que des exercices de mise à l'eau des chaloupes de sauvetage auraient fréquemment lieu, à bord des navires portant des passagers.

D'Europe en Asie, par voie canadienne,

CI-DESSUS nous venons de parler de la fin d'un paquebot. Son anéantissement et celui d'une foule de passagers qui ne s'attendaient pas à une fin si prématurée frappe d'autant plus l'imagination et nous émeut, que le naufrage du "Hilda" est survenu en pleine période de paix.

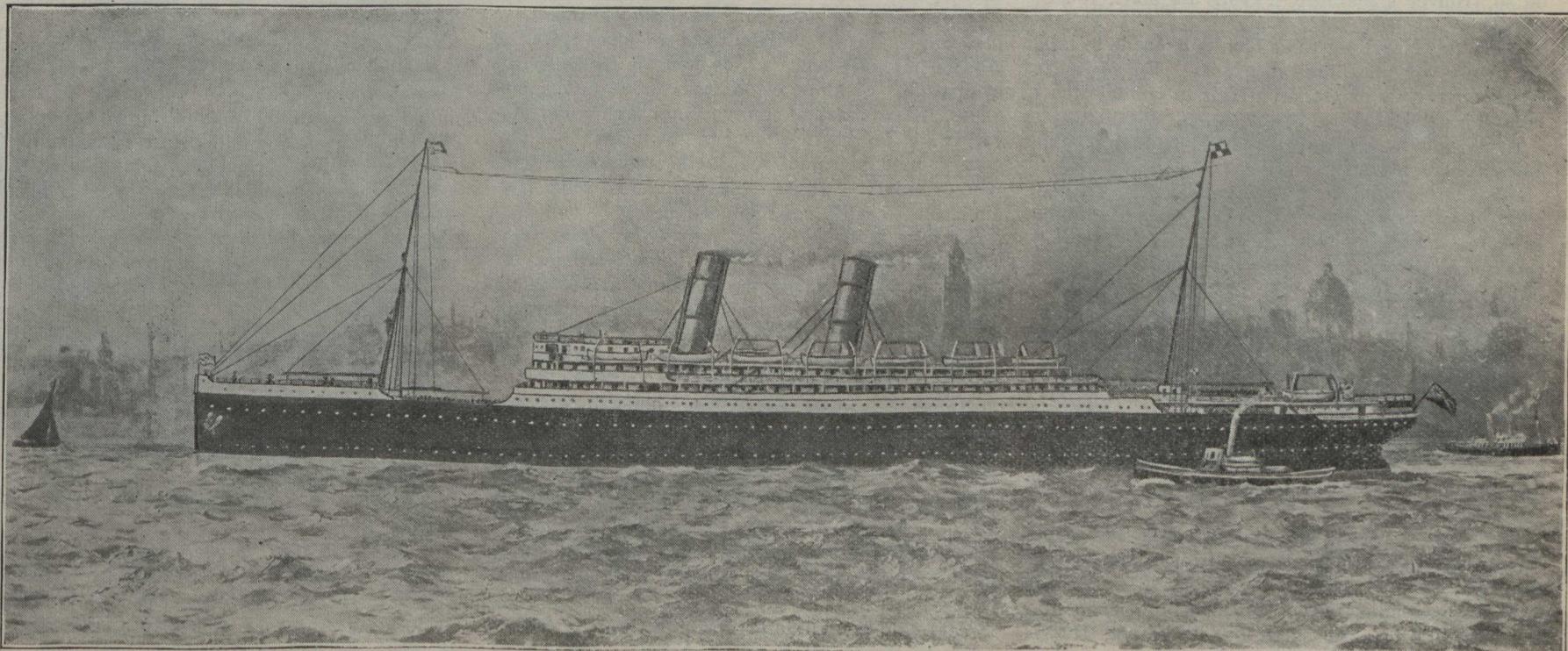
De paix, disons-nous, pouvons-nous bien employer ce terme lorsqu'il s'agit des méfaits de la mer; n'est-on pas toujours en guerre contre ses traîtrises? Nous inclinons pour l'affirmative, et c'est ce qui nous explique la sorte de culte et les cérémonies, tout de bonne augure dont on entoure le lancement d'un navire. Cet ordre d'idées nous est suggéré par une coïncidence de faits d'actualité. En effet, tandis que le "Hilda" disparaissait de la surface des mers, à quelques cent milles au Nord, à Glasgow, la Compagnie du Pacifique Canadien faisait lancer un superbe steamer, l'"Empress of Britain". Il est presque inutile d'ajouter que dans cette circonstance les choses se passèrent le mieux du monde. Dès que les épontilles furent enlevées, majestueusement le navire glissa dans les flots, et

la cérémonie du baptême se termina par des réjouissances, auxquelles prirent part les amis de la Compagnie déjà nommée. Un autre navire, absolument pareil et appartenant aux mêmes propriétaires, l'"Empress of Ireland", sera lancé en janvier prochain. Ces deux superbes transatlantiques commenceront leur service sur la ligne Liverpool-Montréal, dès l'ouverture de la prochaine navigation sur le Saint-Laurent. Nous ne pouvons que nous associer aux bons souhaits qui furent formulés à l'occasion du lancement dont il s'agit.

Car, il nous fait plaisir de constater, nous, les Canadiens, que la Compagnie du Pacifique Canadien ne néglige rien pour donner la prépondérance à sa ligne orientale: Liverpool, Montréal, Vancouver et les ports de l'Orient. Si l'on songe qu'étant donnée leur vitesse, certains paquebots traversent le Pacifique en dix jours, on comprend immédiatement quels sont les avantages de la ligne canadienne de navigation et de voie ferrée que développe si brillamment la Cie "C. P. R.". Il ne faut pas oublier qu'il suffit qu'un navire coule en travers

du canal de Suez, ou qu'un blocus de guerre affecte celui-ci, pour que, temporairement, tout trafic avec l'extrême-Orient soit compromis. Cela parce que le canal de Panama, n'étant pas près d'être livré à la navigation, le doublement du Cap Horn ou du Cap de Bonne-Espérance ne sont pas chose facile, et allonge les routes de milliers de mille. Telle est la raison pour laquelle, nous le répétons, nous sommes heureux de voir les sensibles progrès accomplis par la ligne transcanadienne, ainsi que l'attention que lui porte tout le haut commerce de l'univers.

Comment pourrions-nous parler autrement quand, grosso-modo, nous pouvons à bon droit et avec fierté signaler la voie canadienne, qui permet à un passager parti de Liverpool de se rendre en Extrême-Orient en 25 jours et quelques heures. C'est tout bonnement merveilleux, et pourtant, l'avenir nous réserve encore mieux. En effet, et il n'en faut pas douter, quoique superbe et fort rapide, l'"Empress of Britain" n'est pas le dernier mot de ce que la Compagnie C. P. R. nous réserve en fait de paquebots transatlantiques, ou transpacifiques.



Le nouveau steamer "Empress of Britain" de la Cie C. P. R. tel qu'il paraîtra en service