

Le problème européen se subdivise lui-même en deux catégories. J'ai déjà mentionné la première, qui est celle des réfugiés réguliers de l'O.I.R.; mais il y a en Europe un certain nombre de réfugiés qui pour diverses raisons, ne sont pas visés par la charte de l'O.I.R. Nombre d'entre eux ont, au Canada, des parents qui désirent les faire venir ici. Actuellement, ils sont transportés, dans la mesure du possible, à bord du *Beaverbrae*, navire allemand saisi et remis au Canada à titre de réparations, qui a été transformé pour transporter 773 personnes. La American Steamships Company, qui avait effectué la transformation, l'a vendu à la Canadian Pacific Steamships, et celle-ci en assure maintenant le service. Le navire en est à son premier voyage; il doit prendre son premier chargement à Bremerhaven le 25 du mois courant et devrait être de retour à Halifax le 6 ou le 7 du mois prochain. Le *Beaverbrae*, qui navigue sur une base purement commerciale, transporte des marchandises vers l'est. Il faut décharger la cargaison et, comme vous le savez peut-être, l'un des pires retards dans le commerce maritime aujourd'hui est celui qui survient dans le chargement et le déchargement des navires dans presque tous les ports du monde. On espère que le *Beaverbrae* assurera un service de 37 jours; il y a tout lieu de croire qu'il y réussira, mais il est difficile d'avoir un service beaucoup plus rapide.

Quant à ce qui est d'amener au pays des immigrants non réfugiés du Royaume-Uni, des pays scandinaves, de France et d'ailleurs, qui viennent à leurs propres frais, le problème est dû en grande partie et presque entièrement au manque de navires de passagers. J'ai fait le relevé,—il n'est pas encore tout à fait à point,—de tous les navires au monde capables de transporter plus de 400 passagers. Vous savez probablement qu'il y a un certain nombre de bâtiments, surtout des navires de charge, qui ont place pour 12 passagers. D'après les règlements internationaux, un navire qui transporte plus de 12 passagers doit avoir des compartiments étanches spéciaux et un certificat de transport de passagers. Il y a aussi des navires de charge qui transportent de 80 à 200 passagers, mais quand il s'agit de mouvements de grande envergure, il faut de vrais navires de passagers. Je savais depuis longtemps,—et mes recherches pour me procurer des bateaux ont définitivement confirmé cette opinion,—qu'il est vraiment presque impossible d'essayer de transformer un navire de charge en navire de passagers, je veux dire en navire régulier de passagers suivant l'acception reconnue par les honorables membres du Comité. C'est comme si j'ajoutais une pièce au vêtement que je porte pour dire ensuite que je suis en habit de soirée.

L'hon. M. CAMPBELL: Le *Beaverbrae* n'a-t-il pas été transformé?

Le capitaine BRAND: Oui, mais je parle de véritables navires de passagers.

L'hon. M. CAMPBELL: Vous voulez dire des paquebots de luxe?

Le capitaine BRAND: Justement. Je vais tenter de préciser en disant qu'il s'agit d'une transformation en régime d'austérité; mais le navire a des cuisines,—cela est assez simple,—des salles publiques, des ponts-promenades, des chaloupes, etc., pour constituer ce qu'on appelle un navire de passagers. Il y a une rareté de navires de ce genre à l'heure actuelle et pour cause. L'autre jour, j'ai reçu une liste de pas moins de 73 navires pour plus de 400 passagers, qui ont été perdus pendant la guerre. Pour construire un bon paquebot aujourd'hui, il faut s'attendre à un prix total de 3 millions de livres sterling et à un délai de trois ans. Voilà où en sont les choses actuellement.

L'hon. M. CAMPBELL: Quelle grosseur de navire cela représente-t-il?

Le capitaine BRAND: De 15,000 à 19,000 tonneaux de jauge brute.