

relations établit que les navires sont plus saufs avec que sans chargements de pont, spécialement les goélettes qui ont été construites dans ce but et qui transportent un tiers ou la moitié de leurs chargements sur le pont. Un navire sans chargement de pont est exposé au péril, car dans les gros temps ses ponts sont remplis d'eau, et les pauvres matelots, les chers amis de M. Plimsoll, ont de la misère. Je prétends qu'il y a beaucoup trop de lois au sujet des navires, et que si on la laissait tranquille pendant quelque temps, l'industrie pourrait survivre; mais la crainte continuelle d'une législation adverse, sans compter la nouvelle loi concernant la ligne de charge, tue l'industrie, et peu à peu il n'y aura plus de navires pour transporter des chargements sous pont. Si les navires en sont réduits à ne transporter que des chargements sous pont, les bâtiments en bois ne rémunéreront plus, à moins que les taux du fret ne soient notablement haussés; et dans l'état où se trouve présentement le commerce de bois sur les marchés européens, cela signifierait cessation absolue des exportations. Même aujourd'hui, avec la législation restrictive concernant les chargements à destination des Antilles, nous sommes dans une position désavantageuse, car le Maine a du bois semblable au nôtre à exporter, et ses navires peuvent transporter des demi-chargeements de pont, et, le prix du bois étant le même et ayant moins de fret, nous ne pouvons faire la concurrence; c'est ainsi que l'on nous enlève graduellement notre commerce. De plus, si cette restriction des chargements de pont doit s'appliquer à notre cabotage, c'est l'extinction totale de ce dernier, car les navires ne pourront rémunérer à moins qu'ils n'aient, comme aujourd'hui, le privilège de transporter des chargements de pont complets.

Ainsi, je proteste brièvement et à la hâte contre le projet de restreindre les chargements de pont.

Sincèrement à vous,

J. H. SCAMMELL.

M. IRA CORNWALL,  
Secrétaire, chambre de commerce.