

nous parlons, les équipages n'ont souffert, et les tempêtes de neige ne leur ont fait courir aucun danger. Le *Northern Light*, durant cinq hivers consécutifs, a navigué à travers le détroit de Northumberland sur une étendue de 50 milles, dans une région entourée de rochers et de battures, subissant bien des tempêtes de neige sans le plus petit danger. La raison en est évidente : cette neige " qui croûle du ciel," comme dit Victor Hugo, est toujours accompagnée de tempêtes de vent qui, comme on a déjà expliqué, poussent les glaces sous le vent ; le navire en se tenant au vent les a toujours du côté sous le vent et puis, il lui devient impossible d'être entraîné à la côte, attendu que le *Northern Light* est couvert de l'avant à l'arrière et que l'appareil du gouvernail et la cabine de vigie sont convenablement placés à l'avant. Les équipages des vapeurs engagés dans le commerce au nord de l'Atlantique, durant l'hiver, sont exposés à de grandes souffrances à cause de l'accumulation des glaces sur le pont et dans le gréement, un désavantage dont ils ne souffriraient pas s'ils naviguaient sur le Saint-Laurent durant cette saison.

Le docteur Hayes, le célèbre explorateur des régions arctiques, a dit quelque part : " Les naufrages et les désastres ont lieu d'éprouver les âmes, mais ils arrivent ailleurs et si souvent qu'un entrefilet écrit à la hâte en dispose sans façon, tandis que les épreuves exceptionnelles du voyageur arctique, sont plus frappantes à raison des dangers qui l'entourent ; nous sommes pleins de terreur devant ce qui nous est inconnu et ce qui nous paraît impossible ; mais l'épreuve elle-même dissipe l'illusion." Cette citation s'applique très-bien à la question qui nous occupe. Tout ce dont on a besoin, pour faire évanouir l'illusion, c'est l'épreuve sous nos yeux, et alors les obstacles imaginaires cesseraient de nous saisir de crainte et de terreur, et l'on aura trouvé le moyen de conjurer les prétendus dangers qui entourent les régions glacées encore inconnues et inexplorées du Saint-Laurent.

La navigation hibernale du golfe et du fleuve Saint-Laurent, une fois assurée, Québec deviendrait, durant tous les mois de l'hiver, le grand distributeur, pour ainsi parler, des importations et exportations à l'ouest de la Baie des Chaleurs ; de nouvelles entreprises seraient créées ; l'agriculture, les pêcheries et l'exportation de nos bois prendraient un nouvel élan, grâce aux communications faciles et constantes avec les grands centres ; le commerce n'aurait plus à subir ces restrictions que lui cause le transit américain ; notre émancipation commerciale daterait vraiment de cette ère et mettrait fin à la position humiliante de dépendre d'un territoire étranger pour nos relations avec le

monde extérieur, et les navires du Canada et de l'Angleterre seraient enfin libres de décharger leurs marchandises canadiennes que dans un port canadien. Cela nous élèverait davantage aux yeux des nations commerçantes et nous mettrait à même de poser de meilleures conditions d'intercourse à nos voisins si peu accommodants. Quand on considère que cette route d'hiver fait la distance plus courte entre Chicago et Liverpool de 780 milles, qu'elle réduit la traversée océanique de 2000 milles, l'avantage qu'elle aurait sur tous les centres devient de toute évidence ; et on ne doutera pas que Chicago, pour se libérer du vasselage commercial que lui impose New York, n'adopte cette voie plus courte et par conséquent moins coûteuse.

Ne perdons pas de vue que dans notre époque de progrès, peu d'entreprises succombent là où la lutte existe entre l'art et la nature, et il est de règle que le premier réclame la victoire. Pour en témoigner, nous mentionnerons le pont Victoria et les grandes voies océaniques vers tous les points du monde ; le canal de Suez ; les paquebots Cunard, et cette brillante entreprise conduite avec tant de sagesse et de bon sens, malheureuse au début, mais réussissant enfin, grâce à l'énergie et à la persévérance d'un homme ! Nous voulons parler de la ligne Allan, créée par l'homme éminent dont elle porte le nom : Sir Hugh Allan resta calme en présence des désastres qui marquèrent les commencements de sa grande entreprise ; qui, sans lui, eut fait naufrage ; mais il eut le courage de se mettre à la roue du navire en détresse, alors que les vagues du désespoir allaient l'ensevelir, et, à force de sang froid et d'habileté, sut fortifier tous les cœurs !

Pour conclure, je n'hésite pas à déclarer que toutes tentatives faites pour assurer des communications non interrompues, au moyen de la navigation hibernale dans les eaux du fleuve et du golfe Saint-Laurent, ne seront accompagnées d'aucun de ces désastres qui ont caractérisé d'une façon si lamentable l'établissement de notre navigation à vapeur océanique, celle de l'hiver étant indépendante des causes qui conduisent invariablement aux sinistres et aux sacrifices d'existences.

E. W. SEWELL.