

grandira en même temps que le commerce européen se développera.

Hier, l'honorable député de Lunenburg (M. Duff) a prononcé un discours qui, à mon sens, montre une modération et une connaissance du sujet qui sont encourageantes. Je désire le féliciter de ce discours, probablement un des meilleurs qu'il ait jamais prononcés à la Chambre. Cependant, au cours de ses remarques, il a cité le *Journal*, d'Ottawa; la *Gazette*, de Montréal et un autre journal. Tout ce que je puis dire au sujet de ces citations c'est qu'il les a choisies toutes dans des journaux vivement opposés à la nationalisation. C'est un fait significatif.

M. DUFF: C'est un point en leur faveur.

M. GARLAND: Cela dépend de la manière de voir. Quant aux qualités des navires mêmes, le chef de l'opposition a traité à fond cette partie de la question. Cependant, je vois dans la presse, un petit entre-filet qui peut intéresser le comité. C'est au sujet de la faculté d'un de nos navires, le *Canadian Fisher*, de tenir la mer. C'est bien rarement qu'un navire doit endurer un cyclone aussi violent que celui qu'a essuyé le *Canadian Fisher* et dont il est sorti sauf. Je pense que l'honorable député de Lunenburg sera de mon avis en disant que les seuls navires qui puissent endurer de telles tempêtes sont les vaisseaux en bois, ou autres flottant aussi bien. Or l'article que je désire citer a paru dans la *Gazette* du 3 octobre 1922 et il est intitulé:

Navire du gouvernement battu par un cyclone.

Le *Canadian Fisher* s'est heureusement tiré d'un terrible ouragan près des Bermudes.

Je désire que cet article soit inséré au hasard afin de prouver à ceux qui ont si facilement condamné les navires de la marine marchande canadienne que ces navires peuvent en réalité tenir fort bien la mer. Voici le texte de l'article:

Les passagers qui sont arrivés au port à bord du *Canadian Forester*, de la marine marchande du gouvernement canadien, pouvaient faire le récit captivant d'un ouragan qui a balayé l'Atlantique le jeudi, 21 septembre, et a causé des dégâts considérables aux Bermudes. Ces passagers étaient à bord du *Canadian Fisher*, aussi de la M.M.C.C.C., navire qui s'est trouvé pris sur la frange du tourbillon et, pendant huit heures, a été battu par un vent que les observations du *Mutiva*, navire du service des relevés, indiquent comme ayant eu une vitesse maximum de 103 milles à l'heure, et une vitesse moyenne de 98 milles.

M. DUFF: Sur la frange du cyclone?

M. GARLAND: Sur la frange du tourbillon du cyclone.

M. DUFF: La vitesse était de 103 milles à l'heure?

[M. Garland (Bow River).]

M. GARLAND: C'est ce que dit l'article. Il indique que la vitesse moyenne était de 98 milles à l'heure. L'honorable député en doute-t-il?

M. DUFF: Très certainement.

M. GARLAND: L'honorable député nie-t-il qu'un cyclone puisse atteindre une vitesse de 98 milles à l'heure?

M. DUFF: Le centre du cyclone peut développer cette vitesse mais pas la frange.

M. GARLAND: Je termine ma citation:

Le *Canadian Fisher*, capitaine Fergus Ferguson a montré qu'il était solide et a supporté la tempête d'une manière surprenante. Toutes les bâches des embarcations ont été arrachées et toutes les cloisons de toile de la dunette déchirées en lambeaux. Un morceau s'est accroché sur une épontille placée sur *Monkey-Island* et la force du choc la fit plier. Les carreaux en glace épaisse, des deux côtés du pont, furent brisés en morceaux. Le poste Marconi a subi des dégâts et le transmetteur des signaux qui va de la dunette à la chambre des machines a été démolé.

Il n'y a eu que deux accidents. Un chauffeur a été blessé quand il a été jeté contre des garnitures, tandis que M. Stoddard, second officier, a été frappé par le bout d'une drisse du pavillon qui lui a coupé la figure et meurtri un œil.

Le *Canadian Fisher* était près des Bermudes quand le cyclone a éclaté et le capitaine Fergus Ferguson a changé sa course de manière à prendre le large.

Le vent s'éleva du nord-est et tourna entièrement, entraînant le *Fisher* qui fila avec rapidité, parcourant 1 nœud à l'heure et s'écartant de sa course sur un espace de 30 milles.

Nuit calme

Le vent soufflait avec une furie indescriptible, fouettant de gouttes de pluies les vagues monstrueuses. On comprenait toute la puissance de la mer déchaînée. Après la tempête et pendant que l'eau était encore agitée, le soleil perça les nuages dans, l'après-midi auquel succéda une belle nuit étoilée.

Le *Fisher* avait été averti de l'approche de la tempête par une grosse mer et un sans-fil. Le baromètre tomba rapidement à 28° 10m., ce qui est une basse température. Le baromètre remonta ensuite aussi rapidement qu'il avait baissé. En abordant à Hamilton les passagers exprimèrent au capitaine Ferguson leur admiration pour son courage et sa science nautique et complimentèrent également les officiers et les membres de l'équipage, et particulièrement les hommes de la chambre des machines.

M. DUFF: Il n'est pas dit que le bâtiment employait l'huile.

M. GARLAND (Bow-River): Quel que soit le combustible employé, la manière dont s'est comporté un vaisseau en fer dans une tempête aussi grosse à proximité des côtes, avec si peu d'espace pour manœuvrer, obligé de gagner de large et ne pouvant faire qu'un nœud à l'heure, pendant que la force de la tempête le jetait 30 milles en dehors de sa voie, prouve les qualités nautiques de ce vaisseau.

M. DUFF: Les vieux bateaux de la Royal Mail Packet et les vapeurs des autres lignes rencontrent des ouragans à chaque traversée.