

ignore le nombre des victimes; lorsqu'il s'agit de sinistres de ce genre, on essaie toujours à en dissimuler l'importance. On dit que vingt-cinq personnes ont perdu la vie dans le naufrage du *Jane Miller*; mais on sait qu'en automne—et ce sinistre a eu lieu en novembre—les navires se rendant à la baie Georgienne sont toujours encombrés, et il est très probable que plus de vingt-cinq personnes ont péri dans cet accident.

Plus tard, en 1881, dans le même mois, un des navires de la ligne de Collingwood, se rendant à Chicago avec un chargement de blé, sombra dans le lac Michigan à la suite d'une collision avec un autre bâtiment. Par bonheur, il n'y eut qu'une perte de vie à enregistrer.

Vers le même temps, le *Northern Queen*, un fort beau bâtiment, naviguant entre Collingwood et Chicago, s'échoua dans le lac Michigan et fut entièrement perdu. Dans la même année, en 1881, le *Winnipeg*, beau et grand vapeur faisant le service entre Collingwood et Duluth, a été la proie des flammes dans cette dernière localité. On a constaté que cet accident avait coûté la vie à quatre personnes; il est possible qu'il ait fait un plus grand nombre de victimes. Le sauvetage n'a pu s'opérer faute de temps. Il serait à propos de s'enquérir de la cause de ces accidents.

De nouveau en 1881, un autre navire de la ligne de Collingwood, le *Columbia*, faisant le service entre Chicago et Collingwood, a sombré dans le lac Michigan, en vue de Frankfort. Ce naufrage a été attribué, de même que celui du *Simcoe*, à un surcroît de chargement. La cargaison, qui se composait de grain, s'est déplacée. Un certain nombre de passagers et de matelots ont pu se sauver dans une embarcation qui ne pouvait supporter une forte mer. Cependant, on dit que le *Columbia* ne put résister à la tempête. Quinze personnes ont perdu la vie dans ce sinistre. Toutes ces pertes de vies et de propriétés constituent un terrible dossier pour un été, et démontrent la nécessité de s'enquérir de la cause de ces accidents.

A qui la faute doit-elle être attribuée? Les fonctionnaires chargés de l'inspection des vapeurs ont-ils fait leur devoir, ou la loi est-elle défectueuse?

Arrivons à 1882. Le 16 mai dernier, le *Manitoulin*, un fort beau vapeur naviguant entre Collingwood et le Saut Sainte-Marie, a été incendié dans la baie Manitowaning. Le feu se déclara en approchant de Manitowaning; le capitaine dirigea son bâtiment sur la côte; mais, avant qu'il pût aborder, les passagers se jetèrent à l'eau, et grand nombre d'entre eux se noyèrent.

Sans l'activité, la présence d'esprit et le courage du capitaine, il y aurait eu un plus grand nombre de victimes. Par bonheur, beaucoup ont échappé, mais grand nombre aussi ont péri. L'épave fut remorqué à Manitowaning, et l'on dit qu'on y trouva une grande quantité d'ossements humains, de sorte qu'il a été impossible de se rendre un compte exact des pertes de vie.

En septembre 1882, l'*Asia* sombra dans la baie Georgienne. Peu de personnes ignorent les circonstances de cet horrible désastre.

Ce navire portait un nombre considérable de passagers se rendant non-seulement à Algoma-Est, mais encore dans les chantiers; j'ai entendu estimer le nombre des victimes à 200, jamais à moins de 100, et la moyenne peut être évaluée à 150. En juin 1882, le *Vanderbilt* a été la proie des flammes dans le chenal du nord du lac Huron. En novembre de la même année, un autre navire, le *Josephine Kidd*, a été brûlé en vue de Wiarton.

Voici un terrible dossier; dans l'espace de trois ans, pas moins de douze bâtiments ont sombré ou ont péri dans les flammes, et le nombre des pertes de vie a été très considérable.

Je crois que le système d'inspection des machines est parfait. Je pense que l'inspecteur est un homme compétent et que les machines sont toujours examinées; mais il est également nécessaire d'inspecter la coque; car, si elle est mau-

M. DAWSON

vaïse, le navire peut sombrer à la première tempête, quelle que soit la solidité de ses machines. J'ai vu avec plaisir que le discours du trône faisait mention d'une loi à ce sujet. Il y a certainement urgence, car la loi existante n'est pas mise en force.

Nous avons aujourd'hui une loi, mais pas d'inspecteurs, et je n'ai pas entendu parler jusqu'ici d'inspection de la coque des navires. La conséquence de cet état de chose est une perte considérable de vies et de navires.

Cette question a été longuement discutée à Algoma, et j'ai reçu grand nombre d'avis de capitaines de navires et autres au sujet du meilleur mode à adopter. Il est évident que les bâtiments naviguant sur les lacs devraient avoir une ligne de flottaison fixe, comme les navires océaniques, au-delà de laquelle ils ne pourraient pas être chargés. Cette ligne devrait être déterminée par l'inspecteur et varier pour l'automne comme pour l'été. J'ai reçu quelques lettres de capitaines de navires dont la lecture sera écoutée, je crois, avec intérêt. L'une d'elles est signée par deux capitaines bien connus sur les lacs, qui ont navigué longtemps sur le *Québec* et le *Manitoba*, de la ligne de Sarnia; l'un d'eux commande maintenant la *Compana*, le capitaine Anderson. Ils m'écrivent en ces termes :

SARNIA, 31 janvier 1883.

S. J. DAWSON, écr., M. P., Ottawa.

CHER MONSIEUR,—Conformément à votre demande, nous vous soumettons quelques-unes des raisons que nous croyons de nature à engager votre parlement à adopter une loi forçant les patrons et seconds de navires transportant des passagers à subir un examen devant un bureau compétent composé de navigateurs des lacs, et d'obtenir un certificat d'aptitude avant de pouvoir remplir l'une ou l'autre de ces positions.

10. Tout maître de navire, pour conserver sa position, devra avoir commandé un bâtiment avec succès, disons de trois à cinq ans, et ceux qui n'ont pas rempli cette condition devront subir un examen établi: tant qu'on peut leur confier la conduite d'un navire; ces examens se composent des questions suivantes:—

20. Que feriez-vous s'il arrivait un accident à la machine durant une tempête?

30. Si vous pensiez votre bâtiment en danger de sombrer, comment procéderiez-vous au sauvetage, à la mise à l'eau des chaloupes de sauvetage et autres manœuvres?

40. Que feriez-vous en cas d'incendie?

50. Que feriez-vous en cas de brume? et dans le cas où votre bâtiment serait jeté à la côte, quel est, à votre avis, la première chose à faire?

60. Connaissez-vous la manœuvre des voiles et des ancres, et savez-vous vous servir des cartes marines?

Ces questions, monsieur Dawson, sont très importantes, car nous savons qu'il y a aujourd'hui un grand nombre de patrons qui ne connaissent rien de ces choses, de même que beaucoup d'hommes commandant des navires qui seraient fort embarrassés sur la conduite à tenir si leur gouvernail se brisait. Nous en avons eu quelques exemples, de même que nous en connaissons qui ne sauraient manœuvrer si leurs navires se trouvaient pris entre deux lames par un mauvais temps et couraient les risques du naufrage.

Quant aux seconds, nous pensons qu'ils devraient établir à la satisfaction du bureau des examinateurs qu'ils ont servi un temps raisonnable sur les lacs, en cette qualité ou dans une autre, et que leurs aptitudes leur permettent de remplir cette position.

Quant au bureau des examinateurs, nous pensons qu'il devrait se composer de trois personnes ayant commandé des vapeurs sur les lacs pendant dix ou quinze ans, et nous en recommanderions une pour les lacs Ontario et Erié, les deux autres pour le Détroit, la rivière Sainte-Claire, le lac Huron, la baie Georgienne et le lac Supérieur.

Nous désirons aussi que vous insistiez auprès du gouvernement sur la nécessité que tous les vapeurs transportant des passagers sur nos lacs soient pourvus de chaloupes de sauvetage capables de contenir au moins cinquante personnes.

Nous considérons qu'on doit prendre quelques mesures au sujet des bouées et des balises dans la rivière du Saut-Sainte-Marie et dans le chenal du Nord, car il existe un vif mécontentement depuis que le capitaine Joseph Wilson a cessé de s'en occuper. Placées comme elles l'ont été dernièrement, elle présentent de graves dangers pour les navigateurs étrangers.

Voici, monsieur Dawson, le canevas de quelques-unes de nos idées; veuillez leur donner une forme convenable et les soumettre au parlement; et si nos services vous sont encore nécessaires, nous sommes à votre disposition.

Vos dévoués,

JAS. B. SYMES,
E. B. ANDERSON.

P. S.—A notre avis, le bureau des examinateurs devrait être composé des inspecteurs de carène et d'équipement.