

Bulletin Officiel Canadien

Autorisé par arrêté en conseil et publié une fois par semaine par le Directeur de l'Information pour faire connaître les opérations des différents services du Gouvernement, des Commissions et des Comités créés pour fins de guerre et de reconstruction.

Vol. 1.

Ottawa, jeudi, 15 mai 1919.

N° 33.

LE CANADA PRÉSENTE SES RÉCLAMATIONS DE GUERRE

MEMOIRE DÉTAILLÉE DES PERTES MARITIMES

Le gros des dommages provient des activités illégales de sous-marins allemands qui ont coulé à fond nombre de navires canadiens dont quelques-uns ont été détruits sur la côte atlantique.

Le département du Service Naval du gouvernement a préparé un mémorandum au sujet des réclamations canadiennes en raison d'activités de guerre illégales de la part des Allemands. Le gros de ces réclamations se rapporte à des pertes maritimes, d'après le mémorandum qui se lit comme suit:

"Il appert, d'après la loi internationale à ce sujet telle qu'elle existe aujourd'hui, que la validité de ces réclamations dépendra des faits particuliers dans chaque cas, comme, par exemple, dans le cas d'un navire non neutre, si sa destruction fut causée sans avis ou fut accomplie après qu'il eut été dément capturé, son équipage et ses papiers enlevés et dans des circonstances justifiant sa destruction. Les autorités ne s'entendent pas sur ce que ces circonstances sont précisément, mais on semble reconnaître assez généralement qu'il y a des conditions qui justifient la destruction avant l'adjudication par une cour de prises de guerre. Il paraît difficile de prétendre que l'emploi du sous-marin contre le commerce maritime de l'ennemi est illégal en soi si le sous-marin peut et, dans un cas spécial, sait se conformer aux règles du droit international."

Le mémorandum cite nommément un certain nombre d'autorités qui ont discuté les questions légales, mais il ne tente naturellement pas de s'appuyer sur les autorités, vu l'absence d'une connaissance précise des faits à traiter. Ces faits ne sauraient, dit-on, être obtenus ici, dans la plupart des cas. Le mémorandum continue:

"On a fait un examen de tous les papiers et rapports disponibles ici concernant la destruction de navires ou de dommages causés à des vaisseaux au sujet desquels des réclamations ont été faites par des Canadiens, au département d'Etat. Cet examen démontre que dans très peu de cas seulement, où la destruction ou le dommage a eu lieu près de la côte du Canada, on a pu se procurer des faits suffisants pour établir un jugement ou préparer un argument pour étayer les réclamations.

"Il est entendu que l'amirauté britannique a obtenu des rapports sur presque tous les cas de ce genre sur des formules imprimées préparées à cette fin et que celles-ci pouvaient être consultées à Londres. Dans quelques cas où des copies de ces rapports ont été vues ici, les originaux ont été envoyés à Londres. Ces rapports, ainsi que d'autres informations aux mains de l'amirauté, four-

niraient probablement tous les faits requis pour la préparation d'un dossier.

"Par conséquent, il semble que tout ce qu'on pourrait raisonnablement faire dans ce mémoire, c'est de donner les noms des navires en question et tels autres détails en notre possession ou qui ne sont pas déjà notoires, afin de permettre l'examen de toute information qu'on pourrait se procurer à Londres.

LISTE DES NAVIRES PERDUS.

"1. Des réclamations ont été faites par des Canadiens à titre de propriétaires ou d'intéressés dans les navires suivants qui ont été détruits par des actes de l'ennemi:

"*Acadian*, coulé le 16 septembre 1918. Tout l'équipage, à une exception près, a péri.

"*Armenia*, coulé le 13 mars 1918. Sept personnes ont péri.

"*Blancha*, schooner auxiliaire non armé, de 408 tonneaux, attaqué le 24 août 1918 par un sous-marin ennemi, en route de Bahia, Brésil, à Halifax. L'équipage a gagné la rive dans des bateaux.

"*C. A. Jacques*, coulé le 1er mai 1917, avec trois pertes de vie.

"*Charles Thériault*, schooner, coulé le 10 juillet 1918, au large de Bordeaux, France.

"*Coral Reef*, attaqué au large de la côte d'Irlande, en juin 1917. On dit qu'il a été mis à la côte après avoir été incendié par un sous-marin et brûlé jusqu'à la ligne de flottaison.

"*D. A. Gordon*, coulé le 13 décembre 1917.

"*Dornfontein*, schooner, 694 tonneaux, attaqué par un sous-marin le 2 août 1918, dans la baie de Fundy, au cours d'un voyage au Natal avec une cargaison de bois de construction de Saint-Jean, N.-B. Vaisseau brûlé par le sous-marin et équipage envoyé à terre en bateaux.

"*Dorothy Duff*, schooner, 186 tonneaux, jauge officielle canadienne, coulé par un sous-marin, le 17 mai 1917, au large de Valence, Espagne.

"*Dundee*, coulé le 21 janvier 1917, par une torpille. Un membre de l'équipage tué et un autre blessé.

"*Empress of Fort William*, coulé le 27 février 1916, par une mine au large de Douvres.

"*Empress of Midland*, coulé le 27 mars 1916, soit par une mine soit par une torpille. Le capitaine a été blessé légèrement.

"*Erik*, steamer de 583 tonneaux, attaqué le 25 août 1918, à 70 milles de la pointe Gallantry, voyageant sur lest de St-Jean, Terre-Neuve, à Sydney, C.-B. Trois matelots blessés par des obus tirés par le sous-marin. Supposé avoir été coulé par des bombes.

"*Fimreite*, vapeur norvégien, coulé le 25 juillet, en route de Terre-Neuve pour l'Angleterre. La réclamation est faite par la Nova Scotia Coal Company, à titre d'affrêteurs, pour la perte du bénéfice de la balance du terme non expiré du nolisement.

"*Harry A. Adams*, schooner de 99 tonneaux, attaqué par un sous-marin à 30 milles du cap Finistère au cours d'un voyage de Terre-Neuve à la Corogne. Il a dû mettre en panne sur l'ordre du sous-marin et l'équipage a été mis à bord d'un steamer norvégien qui accompagnait le sous-marin et qui était commandé par un équipage de prise fourni par le sous-marin. Le schooner fut ensuite coulé à fond par des canons du navire ennemi.

"*Kendal Castle*, torpillé le 11 septembre 1918. Le navire était enregistré en Grande-Bretagne, et la réclamation est faite par la Dominion Coal Company, comme affrêteurs, pour la perte du bénéfice du terme non expiré du nolisement.

"*Laura*, coulé le 15 avril 1917, au large de la côte d'Irlande.

"*Lillian H.*, coulé le 19 janvier 1917, au large de Queenstown.

"*Luz Blancha*, steamer huilier, faisant le service entre le Mexique et Halifax. Fut attaqué par un sous-marin le 5 août 1918, 43 milles au large de la pointe Chebucto, en cours de voyage d'Halifax au Mexique, léger. Il fut d'abord torpillé puis bombardé. Après que deux membres de l'équipage eurent été tués, il fut abandonné. Il fut coulé à fond.

"*Morwenna*, vapeur canadien, appartenant à la St. Lawrence Shipping Company, une compagnie subsidiaire de la Dominion Steel Company, torpillé le 26 mai 1915, dans la mer d'Irlande, revenant de l'Angleterre à Sydney, C.-B., après avoir livré une cargaison d'acier en France. La réclamation est pour \$76,289.60, la différence entre le montant d'assurance reçu et la valeur du navire.

"*Neepawah*, coulé le 22 avril 1917, au large des îles Sorlingues.

"*Palatine*, steamer canadien, appartenant à l'Imperial Oil Company, Limited, Toronto. Fut canonné par un sous-marin le 2 décembre 1916, au large d'Ouessant. L'équipage fut forcé de laisser le navire. L'équipage du sous-marin plaça des bombes dans la cale du vaisseau et pilla tout à bord. L'équipage du navire resta tout près dans des chaloupes durant deux heures, puis s'éloigna sur la menace d'être détruit par le sous-marin. Il débarqua plus tard à Weymouth. On présume que le navire a été coulé.

"*Percé*, schooner, capturé et coulé en janvier 1917, par le corsaire *See Adler*, en cours de voyage d'Halifax à Santos. La réclamation est pour \$6,000, la différence entre la valeur du vaisseau et l'assurance reçue de Lloyds.

"*Retlaw*, navire huilier canadien, appartenant à l'Imperial Oil Company, Ltd, de Toronto, en cours de voyage de New-York au Havre, avec cargaison, coulé dans des circonstances mystérieuses. Sa destruction aurait été causée, suppose-t-on, par des explosifs placés à bord par des agents de l'ennemi pendant qu'on le chargeait à New-York. A l'enquête tenue à Halifax par le commissaire des naufrages, la cour a exprimé l'opinion que le dommage avait été causé par une explosion.

"*Saint Olaf*, schooner, 227 tonneaux, tonnage réel, coulé par un sous-marin, le 19 août 1915, en cours de voyage de Llanely à Parrsboro, N.-E.

L'EXPORTATION DE L'ARGENT MONNAYÉ, ETC., EST PERMISE.

L'arrêté en conseil suivant, rescindant la restriction sur l'exportation de l'argent a été passé le 14 mai: Il plaît à Son Excellence le Gouverneur général en conseil, sur la recommandation du ministre des Finances, d'ordonner que l'arrêté en conseil du 24 août 1918 (C.P. 2039), concernant l'exportation de l'argent en monnaie, en lingots et en barres, soit, et ledit arrêté est, par les présentes rescindé.

RODOLPHE BOUDREAU,
Greffier du Conseil privé.

"*Scottish Hero*, steamer canadien, appartenant à la Hero Shipping Company, Ltd, subsidiaire de la Dominion Steel Company, torpillé dans la mer d'Irlande, le 10 juin 1917, revenant au Canada après avoir déchargé une cargaison d'acier en France. La réclamation est de \$82,950, la différence entre la valeur du navire et le montant d'assurance reçu.

"*Storstad*, vapeur norvégien, torpillé en mars 1917. La réclamation est faite par la Dominion Coal Company, affrêteurs, pour perte du bénéfice du terme non expiré du nolisement.

"*Strathcona*.—Ce steamer fut attaqué le 13 avril 1917, à 146 milles au large des îles Orcades. Après avoir reçu plusieurs obus, il fut ensuite coulé par des bombes. L'équipage d'un bateau a péri.

"*Sylvania*.—Le navire fut attaqué et coulé par des bombes, 90 milles de Cansoy, en août 1918, par le chalutier capturé *Triumph*. L'équipage fut recueilli par un schooner canadien.

"*Tellus*, vapeur norvégien, coulé dans la Méditerranée, le ou vers le 31 août 1916. La réclamation est faite par la Nova Scotia Coal Company à titre d'affrêteurs, pour la perte du bénéfice du terme non expiré du nolisement.

"*Themis*, vapeur norvégien, coulé le 12 octobre 1917. Réclamation semblable à celle présentée dans le cas du *Tellus*.

"*Triumph*.—Ce chalutier, de 239 tonneaux, tonnage réel, et de 122 pieds de long, fut attaqué par un sous-marin, le 20 août, pendant qu'il faisait la pêche sur le banc Middle. Lors de l'attaque, il faisait 2½ nœuds, la traîne baissée. Le sous-marin surgit à la surface environ quatre milles plus loin et tira un coup au-dessus de l'avant du bateau. Ce dernier arrêta et l'équipage se jeta dans les chaloupes pendant que le sous-marin approchait. Le navire ennemi transporta à bord du chalutier des canons et autres équipements ainsi qu'un équipage de vingt hommes qui jetèrent par dessus bord l'attirail de pêche et quelque 20,000 livres de poisson. Le chalutier et le sous-marin s'éloignèrent ensemble. L'équipage du *Triumph* fut recueilli par un autre vaisseau. L'ennemi s'est servi du *Triumph* contre les bateaux de pêche, etc., des environs et l'on croit qu'il l'a coulé par la suite.

"*Wacousta*, vapeur norvégien, coulé par un sous-marin le 8 novembre 1915,

[Suite à la page 3.]