

GEORGE SILLS JOHNSON, chef de police, comté de Hastings, est assermenté.

Je demeure à Belleville; le procureur du comté a d'abord attiré mon attention sur l'incendie du *Quinté*; il me dit, qu'à son avis, il devrait y avoir une enquête officielle sur l'incendie du *Quinté*; j'allai alors voir l'agent de la Compagnie Rathbun, à Belleville; je lui dis que j'avais reçu instruction de prendre des procédés au sujet de l'incendie du *Quinté*, relativement à une enquête du coroner, donnant à l'agent les noms de quatre coroners qui pouvaient tenir une enquête; je dis à l'agent qu'il conviendrait mieux que la compagnie demandât une enquête officielle ou l'intervention du coroner; subséquemment il me dit qu'il avait reçu une lettre de la compagnie me remerciant du renseignement; après quoi, sur la demande de deux coroners j'écrivis au procureur général d'Ontario, demandant des informations sur la manière de procéder pour obtenir une enquête sur l'incendie du vapeur; la réponse m'a dit de m'adresser au gouvernement fédéral; j'écrivis au ministre de la justice lui demandant une enquête; il accusa réception de ma lettre et environ deux semaines après je reçus du sous-ministre de la marine une lettre m'informant qu'une commission était nommée; je n'avais par d'autre raison personnelle ou pécuniaire de demander cette enquête que celle d'accomplir mon devoir en ma qualité d'officier de la loi; je ne connais rien personnellement de l'incendie du *Quinté*; ma lettre adressée au ministre de la justice au sujet de cette enquête était datée du 19 novembre, et la lettre que j'ai reçue de M. Smith m'informant que des commissaires avaient été nommés était datée du 27 novembre.

G. S. JOHNSON.

La séance est levée à 7 hrs. du soir.

KINGSTON, 14 décembre 1889.

THOMAS DONNELLY, inspecteur officiel de coques, Kingston, est assermenté.

Je suis inspecteur de coques pour la division est d'Ontario; j'ai inspecté la coque et le grément du *Quinté* le 13 avril 1880; j'ai trouvé la coque et le grément en bon état; ses appareils de sauvetage comprenaient une chaloupe en bois de 18 pieds, dont les extrémités étaient à quille, à tribord sur le tillac en avant du tambour de la roue; une chaloupe en bois de 18 pieds à poupe carrée, sur le premier pont, à bâbord, en arrière du tambour de la roue; une chaloupe en tôle de 22 pieds, sur le premier pont, en arrière à tribord; toutes ces chaloupes étaient munies des six rames chacune, des amarres, des chaudières, des haches et des chevilles requises par la loi; deux de ces chaloupes étaient recouvertes; celle sur le tillac avait une couverture en toile; la chaloupe en bois, à bâbord, sur le premier pont, en arrière, avait, je crois, une couverture en bois, je n'en suis pas certain; toutes les chaloupes étaient suspendues à des daviers; les cordes et les chaloupes étaient en bon état; deux de ces chaloupes étaient placées dans des entremises; elles ont été descendues et remontées lors de mon inspection. Le capitaine Christie était alors présent et au moins cinq hommes; il faudrait un homme à chaque poulie pour lever une ou l'autre des chaloupes en bois dans le but de les mettre à la mer, et il faudrait au moins quatre hommes pour lever et mettre à la mer la chaloupe en tôle; en sus de la descente des chaloupes il faudrait un autre homme dans chaque embarcation pour décrocher les poulies; par l'article 29 de la loi concernant l'inspection des bateaux à vapeur le capitaine est requis d'exercer son équipage, au moins une fois par mois, à mettre les chaloupes à la mer pendant la navigation; je ne sais si la chose a été faite ou non; j'ai donné au capitaine un exemplaire de l'Acte concernant les bateaux à vapeur lors de ma visite. J'ai aussi donné à M. G. A. Browne, gérant des bateaux à vapeur de la Compagnie de Navigation de Deseronto, la formule n^o 7 pour l'usage de ses bateaux. et qui définit le devoir du capitaine concernant les chaloupes de sauvetage; le 13 mai j'ai vu plusieurs de ces formules affichées dans le bateau; je ne sais quel poste le capitaine avait donné à son équipage relativement à quoi que ce soit; le *Quinté* avait à bord 250 appareils de sauvetage en liège, dont la plus grande partie se trouvait