

2796 marins et pêcheurs, il y a deux ou trois capitaines diplômés seulement.

J'ai tiré ces chiffres d'un des derniers rapports du ministre de la marine.

Récapitulons. Nous avons sur les côtes du Golfe St. Laurent, dans la Province de Québec, 6264 marins et pêcheurs, et parmi eux deux ou trois marins diplômés seulement.

Si je voulais continuer cette énumération pour nos comtés maritimes, je ferais voir une disproportion presque aussi grande entre le nombre des marins et pêcheurs et celui de capitaines diplômés.

Ne sont-ce pas là des faits regrettables ? Ne prouvent-ils pas que nous sommes tout à fait en arrière des autres puissances maritimes, sous le rapport de l'instruction nautique, et du nombre de capitaines instruits et diplômés ? quoique nous voulions nous faire passer pour la troisième puissance maritime du monde !

Enfin, je cite quelques faits qui feront ouvrir les yeux :

Sait-on que, l'année dernière, il y a eu à bord d'un vaisseau armé du gouvernement du Canada, un contre-maître, portant l'uniforme et l'épée, qui n'avait jamais été auparavant qu'un cuisinier de bord ?

Et cette année encore l'on voyait à bord d'un steamer armé du gouvernement, un contre-maître qui ne sait ni lire ni écrire. Je ne veux pas dire qu'on n'aurait pas pu trouver de bons marins pour occuper ces postes. Au contraire, mais cela montre le peu de cas que l'on fait des connaissances nautiques dans ce pays, surtout là où elles devraient recevoir le plus d'attention.

Voyons maintenant quelle est la responsabilité des marins.

Y a-t-il parmi les hommes de profession ou de métier une classe d'hommes sur laquelle repose une plus grande responsabilité que celle des marins.

Vous voyez le capitaine des grands steamers et des grands voiliers avoir la charge de centaines de personnes, de milliers parfois !

Les marchandises les plus précieuses, les trésors pour le besoin des échanges commerciaux, leur sont confiés journellement. Les plus légères erreurs dans une observation, ou dans un calcul astronomique, le manque de connaissances suffisantes pour calculer la route au juste, pour corriger la déviation de la boussole sur les bâtiments en fer, pour calculer l'action des courants, etc., enfin, le défaut d'études nécessaires peuvent être la cause que ces vaisseaux, au lieu de se rendre à bon port, aillent se briser sur des écueils dont des capitaines instruits auraient pu les garantir.

Et de fait les journaux nous signalent, et trop souvent, des naufrages accompagnés de grandes pertes de vie et de cargaisons précieuses, et qui sont attribués uniquement au manque de connaissances nautiques des capitaines qui avaient la charge des ces vaisseaux.

Voyons maintenant ce que l'on fait dans d'autres pays pour l'instruction des marins.

La lettre suivante que m'envoyait, en 1868, le consul de Suède et de Norvège, fera voir que dans ce pays, les études nautiques sont très avancées, aussi les marins de ces deux pays sont-ils distingués pour leurs connaissances.

Consulat de Sa Majesté, le Roi de Suède et de Norvège, pour l'Amérique Britannique du Nord.

Monsieur.—Votre lettre du 6 courant a été reçue et le contenu examiné.

En réponse à votre demande s'il y a des écoles de navigation dans les royaumes de Suède et de Norvège, je vous dirai qu'il y a en Norvège, dans tous les ports principaux, une école du gouverne-

ment pour le service marchand, où la théorie de la navigation, y compris la connaissance parfaite de l'astronomie, est donnée aux marins qui, après avoir subi un examen très sévère, reçoivent leurs diplômes ou certificats, comme aides de première ou seconde classe. Pour agir comme tels, il est cependant nécessaire qu'ils aient fait plusieurs voyages en mer (sur l'Atlantique) et qu'ils aient servi au moins six mois comme marins capables à bord d'un vaisseau convenablement gréé. Le gouvernement, par le chef des écoles, procure aussi aux marins des certificats appelés "patentes" qui établissent la capacité acquise."

Il n'y a pas d'autre examen pour les patrons de vaisseaux ; la seule condition exigée est qu'ils soient âgés de 21 ans et citoyens du pays.

Le nombre de telles écoles en Norvège est d'environ huit, ordinairement sous le contrôle, d'officiers de marine et l'instruction y est libre ou presque libre. Il y a aussi quelques académies privées. Il y a aussi une école navale à Horten où les différentes parties de la navigation théorique et pratique sont enseignées, autant qu'elles peuvent l'être. Cette école est subdivisée en deux classes, une pour les cadets marins, aspirant au grade d'officiers et l'autre pour les aides et navigateurs du service naval qui peuvent aussi servir à bord des navires marchands et vice versa.

En Suède, il y a quatre différents examens à subir pour parvenir à être second et premier aide, maître de voiliers et maître de vapeurs. L'examen du dernier, quoique facultatif, est très sévère en ce que le maître doit avoir une connaissance complète non seulement de la navigation (y compris l'astronomie) ; mais aussi de la construction des vaisseaux et théorique et pratique, et des branches variées de génie et celui qui les subit est rangé parmi les hommes de profession. Le nombre des Ecoles est, je crois, de dix-huit, distribuées dans les différents ports. Une instruction privée peut aussi être obtenue dans les villes plus considérables.

Le nombre des Ecoles Navales est d'environ trois où l'art de la marine est enseigné théoriquement et pratiquement. Toutes les écoles sont très efficaces et sont considérées comme très profitables aux intérêts de la navigation des contrées respectives, comme elles sont des moyens d'implanter les vues exactes de la navigation, dans les branches ordinaires comme dans les plus élevées.

On considère que l'art de la navigation pratique peut le mieux être acquis à bord des vaisseaux marchands.

J'ai l'honneur d'être, etc.,

Par ordre du Colonel A. FALKENBURG,

C. JOHNSON,  
Secrétaire.

Rapporterai-je aussi l'exemple de la France où il y a une quarantaine d'école de navigation pour la marine marchande, de l'Autriche, de la Russie, du Danemark, et de la Hollande et enfin de tous les pays civilisés dans lesquels ni efforts, ni peines, ni argent ne sont épargnés pour donner la meilleure instruction possible aux marins.

En Angleterre, il y a d'abord les écoles navales pour la marine militaire, puis dans tous les grands ports de mer des vaisseaux écoles où l'on donne, gratuitement ou à peu près, une instruction théorique et pratique aux jeunes marins.

On trouve, en outre, dans tous les ports de bonnes écoles privées

Voyons maintenant ce que l'Allemagne ou plutôt la Prusse a fait pour développer sa marine marchande, et l'on sait comme elle a réussi.

Elle ne possède que quelques ports sur la mer Baltique et la mer du Nord, et l'on voit maintenant ses vaisseaux sillonner toutes les mers, surtout les mers des Indes et de la Chine ; et il n'y a presque pas un port dans ces endroits où l'on ne trouve maintenant des comptoirs allemands.

Eh bien ! comment cette nation pratique a-t-elle fait pour parvenir à ce résultat ? Elle a fait pour sa marine marchande ce qu'elle a fait pour son armée. Elle a établi dans tous ses ports d'excellentes écoles de navigation où, presque gratuitement, les marins vont puiser toutes les connaissances théoriques et pratiques nécessaires à un bon navigateur.