

PRINCIPAUX ÉVÉNEMENTS DE L'ANNÉE 1914.

33 amende l'Acte des Grains du Canada en pourvoyant à ce que des avances pour un montant n'excédant pas \$500,000 puissent être faites au Ministère du Commerce pour le paiement des frets, du pesage et de l'inspection du grain reçu aux élévateurs et expédié des élévateurs dirigés et contrôlés par Sa Majesté. Le chapitre 53 amende la Loi de tempérance du Canada et comprend des dispositions pour l'application de cette loi aux provinces de la Saskatchewan et de l'Alberta. Le chapitre 56 contient d'autres dispositions relatives aux pensions des volontaires qui ont servi la Couronne pendant l'Invasion des Fénéniens. On a également fait des amendements aux lois suivantes: Poids et Mesures (ch. 4); Prisons et Maisons de Réforme (ch. 14); Cour Suprême (ch. 15); Pensions aux Volontaires et lois les amendant (ch. 18); Service Civil, S.R. 1906, ch. 16 (ch. 21); Compagnies, S.R. 1906, ch. 79 (ch. 23); Terres Fédérales (ch. 27 et 28); Subsidés aux Cales-sèche, 1910 (ch. 29); Réserves Forestières et Parcs du Dominion (ch. 32); Indiens (ch. 35); Irrigation (ch. 37); Jeunes Délinquants (ch. 39); Loi concernant les champs de bataille nationaux à Québec (ch. 46); Marine Marchande (ch. 48 et 49); Placers miniers du Yukon (ch. 58). Lois concernant les commissions de Havres sont ch. 17 (Vancouver); 41 et 42 (Montréal); et 47 (Québec).

Perte de "l'Empress of Ireland."—L'opinion publique au Canada a été profondément bouleversée par la perte du vapeur, *Empress of Ireland*, désastre maritime dont l'étendue peut être comparée à celle du *Titanic*, en 1912. Le 29 mai 1914, vers 2 a.m., le vapeur *Empress of Ireland* de la Canadian Pacific Railway Company a coulé dans un brouillard après être venu en collision avec le vapeur *Storstad*, dans le Golfe Saint Laurent. Du nombre total des passagers et de l'équipage, 1,477, 465 seulement ont été réchappés. Conformément aux dispositions de la partie X de la Loi Maritime du Canada, le Ministre de la Marine et des Pêcheries a nommé une Commission d'enquête, le 13 juin 1914, composée de Lord Mersey comme Président, de l'honorable Ezékiel McLeod, Juge en Chef du Nouveau-Brunswick, Juge Local de l'Amirauté pour la Cour de l'Echiquier du Canada pour le District d'Amirauté du Nouveau-Brunswick, et de l'honorable Sir Adolphe Basile Routhier, ex-Juge en Chef de Québec, Juge Local de l'Amirauté pour la Cour de l'Echiquier du Canada, pour le District de l'Amirauté de Québec, avec les fonctionnaires suivants: Le Commandant W. F. Caborne, C.B., R.N.R.; l'Ingénieur-Commandant P. C. W. Howe, R.N.; le Capitaine L. A. Demers, F.R.A.S., Commissaire des Naufrages du Dominion; Prof. John Joseph Welch, M.Sc., Inst. C.E., et Alley Taschereau, comme Secrétaire de la Commission. La Commission siégea à Québec du 16 juin au 27 juin et le 11 juillet a fait rapport que la collision s'était produite parce que le *Storstad* avait changé sa course en mettant à babord et jeta le blâme sur l'officier supérieur du *Storstad*. En conclusion, le rapport a émis des suggestions pour prévenir, si possible, de semblables désastres à l'avenir, a demandé que les portes hermétiques soient fermées durant les brouillards et a suggéré l'adoption de radeaux sur le pont supérieur pouvant flotter automatiquement au coulage d'un vaisseau. Le Parlement a approprié une somme de \$50,000 pour venir en aide aux naufragés.