

même jour, M. Furness télégraphia d'Angleterre disant qu'il n'acceptait pas le contrat, et les raisons de ce refus se trouvent dans la correspondance que je tiens dans ma main. Quant à cette correspondance, je puis dire qu'elle a été produite avec tant de négligence, n'étant pas arrangée par ordre chronologique, que l'on est obligé de la lire quatre ou cinq fois avant de pouvoir y comprendre quelque chose. Les correspondances des mois d'août et de septembre se trouvent ensemble, et quelquefois, on trouve des correspondances du mois d'août après le mois d'octobre. M. Furness a télégraphié ceci :

Steamers offerts retirés. J'accepte ; retardez jusqu'à ce que puisse obtenir steamers. Vous autorisez à conclure marché suivant nos arrangements, à la condition que nous puissions acheter des steamers convenables.

Après ces correspondances télégraphiques, et, comme je l'ai dit, après l'entrevue de M. Schofield et du ministre, l'agent de M. Furness écrivit une lettre, le 24 octobre, dans laquelle il dit :

M. Furness dit que vu le retard du gouvernement à lui répondre, les steamers qui lui étaient offerts pour faire le service dans l'intervalle lui ont été refusés, et ses efforts pour pouvoir se procurer ces steamers et d'autres steamers capables de faire le service ont été sans succès, et que vu la grande incertitude et le risque de l'entreprise, il ne veut pas construire de nouveaux steamers sans avoir auparavant une certaine expérience au sujet du commerce avec des steamers de seconde main.

La lettre continue ainsi :

Après nous être consulté avec nos amis de St. Jean, nous en sommes venus à la conclusion de retirer la soumission de M. Furness, ce que nous regrettons beaucoup, et en même temps, nous désirons vous remercier de la bienveillante attention que vous avez bien voulu nous porter au sujet de cette affaire.

Le 24 octobre, donc, nous voyons malheureusement que M. Furness, vu le retard que le gouvernement a apporté à lui répondre, a perdu l'occasion de se procurer les steamers sur lesquels il pouvait compter, en faisant sa soumission. Il me semble que le ministre des finances est coupable de ne pas avoir répondu à M. Furness dans les délais, qu'il lui spécifiait, de ne pas avoir accusé réception de sa soumission, ni de lui avoir dit si, oui ou non, il l'acceptait. C'est donc un grand malheur pour ce service et pour le Canada, car je ne crois pas qu'un homme qui s'entend dans ce commerce puisse douter que si ces messieurs avaient obtenu cette entreprise, ils ne l'auraient pas exécutée et fidèlement d'une manière efficace ; et le tort qu'a subi notre commerce à cause du contrat subséquent ne serait pas arrivé. Après avoir écarté la soumission de M. Furness, si je puis m'exprimer ainsi, après qu'il eut retiré sa soumission, l'honorable ministre renoua des négociations avec son ami, M. Van Wart qui demeure, je crois, à Frédéricton, et qui parle de lui et de certains associés sans les nommer.

L'honorable ministre renoua des négociations avec M. Van Wart, sa soumission pour le service "C," se montant à \$4,000 de plus que celle de M. Furness, et je vois que le 8 novembre, le ministre des finances lui télégraphia pour lui demander de diminuer son offre. La correspondance entre l'honorable ministre et son ami est très amusante, et je demande à la chambre la permission de la lire : ce sont des télégrammes.

Pouvez-vous faire une soumission moins élevée pour le service "C?" Aussi, pour quelle somme pouvez-vous employer des steamers de 11 nœuds et de 750 tonneaux, sur la même route ?

G. E. FOSTER.

Voici la réponse faite le même jour :

La hausse récente sur les prix du fret et sur le fer, m'empêche de réduire ma soumission pour le service "C" au-dessous de \$4,100, avec des steamers de 11 nœuds et de 3,600 tonneaux. Pouvez-vous répondre de suite ? J'irai à Ottawa immédiatement et conduirai l'arrangement.

J. A. VAN WART.

La première impression qui nous reste en lisant ce télégramme, est qu'après que M. Van Wart eut fait sa soumission, les prix du fret et sur le fer ont augmenté, et cela aurait dû être une raison pour lui faire réduire sa soumission et non la faire augmenter ; mais on voit qu'il a consenti à la réduire de \$54,000 à \$49,200, c'est-à-dire de \$800 au-dessous de celle de Schofield.

L'honorable ministre répondit le même jour :

Envoyez immédiatement vos soumissions par écrit. Accompagnez-les d'un état et mentionnez le temps où vous commencerez probablement le service.

Le même jour, M. Van Wart et ses associés de Frédéricton envoyèrent leur soumission offrant de faire le service entre Saint-Jean et Demerara, avec des steamers de 1,000 tonneaux, ayant une vitesse d'au moins 12 nœuds, pour la somme de \$4,100 chaque voyage d'aller et retour, le premier voyage devant commencer avec un steamer, le 1^{er} janvier suivant, et les autres voyages se faire ensuite toutes les six semaines ; et l'année suivante, le service devant être fait avec deux steamers, faisant un voyage chaque mois et ne devant pas faire moins de 12 voyages dans le cours de l'année.

L'honorable ministre accepte l'offre, et le gouvernement en avertit M. Van Wart le 10 novembre ; le ministre prit un soin tout particulier pour dire à M. Van Wart et lui répéter que les steamers devaient être de 1,000 tonneaux, d'une vitesse d'au moins 12 nœuds, et que le prix payé serait de \$4,100 par voyage. Alors, le contrat se trouvait conclu, à l'exception de la signature du premier document, et il ne fut pas aussitôt conclu que M. Van Wart demanda au gouvernement de lui faire certaines concessions, la première étant d'accepter un petit navire de 732 tonneaux, le *Portia*, au lieu d'un navire de 1,000 tonneaux ayant une vitesse de 12 nœuds.

Le gouvernement accepta l'offre de M. Van Wart, et le navire *Portia* de 732 tonneaux, d'une vitesse de moins de 12 nœuds, commença le service au mois de janvier, continua en février et mars, bien qu'il eût une capacité de 300 tonneaux de moins que celle stipulée, et de 100 tonneaux de moins que celle offerte par M. Joseph Wood. Le *Portia* fit deux voyages et reçut un subside de \$4,100 pour chaque voyage.

Alors, nous voyons apparaître dans la correspondance le nom d'un homme qui n'est pas inconnu aux hommes politiques de ce pays, le nom de M. George F. Baird, autrefois député de cette chambre, ou plutôt un homme qui a siégé dans cette chambre se prétendant le député du comté de Queen, N.-B. Nous le voyons apparaître sur la scène après que l'offre de Van Wart eut été acceptée par le ministre des finances ; nous le voyons télégraphier au ministre des finances que le *Portia* est semblable au *Miranda*—on ne dit pas quelle espèce de navire est le *Miranda*—et qu'aucun autre navire ne peut être comparé à celui-là. L'honorable ministre accéda donc à sa demande, et le 29 octobre, M. Van Wart écrivit au ministre des finances—c'était évidemment dans des termes confidentiels, puisqu'il l'appelle "cher Foster"—lui déclarant qu'après tout, le *Portia* était le meilleur navire qu'il avait pu se procurer. Eh bien,