

la Colombie-Britannique. On a jugé convenable de faire plusieurs réparations à la coque et de placer de nouvelles chaudières avec un condensateur à surface. Ces réparations ont été exécutées d'une manière satisfaisante, au prix de \$34,000, et l'agent fait rapport que le navire est plus étanche à présent qu'il ne l'était lorsqu'il a été lancé pour la première fois en janvier 1865, et qu'avec des précautions il pourra répondre à tous les besoins du gouvernement, dans la Colombie-Britannique, pendant plusieurs années à venir. En consultant le rapport de l'agent, page 104 de l'Annexe, on trouvera le détail des réparations qui ont été faites, et des services que le navire a remplis depuis qu'il a été réparé.

Le vapeur *Richelieu*, autrefois sous le contrôle de la Maison de la Trinité de Montréal, a été transporté aux commissaires du havre de Montréal, et le gouvernement n'a plus aucune dépense à faire pour son entretien.

La somme de \$85,000 a été inscrite au budget de 1875-76 et votée à la dernière session du Parlement dans le but d'acheter deux steamers, l'un pour le service des phares, des sifflets d'alarme et des côtes, et l'autre pour la protection des pêcheries dans le golfe St. Laurent, en remplacement de la goëlette *La Canadienne*, qui était devenue trop vieille et impropre au service, et qui, par la suite, a fait naufrage à l'île St. Paul. Cette somme ayant été votée, j'ai reçu ordre d'acheter en Angleterre un steamer qui convint au service des phares; en conséquence j'ai acheté le steamer *Newfield*, de Londres. Les détails qui concernent l'achat de ces deux steamers sont les suivants :

Le vapeur *Newfield* est un steamer en fer, à hélice, que j'ai acheté dans le mois d'août dernier, d'après les instructions que j'avais reçues. Ce steamer devait être employé à transporter le charbon aux sifflets d'alarme à vapeur et aux dépôts de charbon de ce département à Québec, Gaspé, Whitehead, à la Nouvelle-Ecosse et à Halifax, ainsi que pour distribuer l'huile et les autres provisions aux phares. L'expérience a démontré qu'en raison de l'augmentation considérable des affaires de ce ministère, et la quantité de phares et de sifflets d'alarme à vapeur qui ont été établis depuis la Confédération, les steamers du gouvernement sous le contrôle et la direction de ce ministère sont insuffisants pour répondre aux besoins, et que l'on est obligé d'employer des voiliers pour les aider à faire le service. Les goëlettes *J. W. Dunscomb*, *J. H. Nickerson* et *Ella G. Maclean*, appartenant au gouvernement, ont été employées à transporter le charbon, l'huile et les provisions des stations, et il a fallu nolisier quelques autres voiliers pour aider dans ce travail; mais la difficulté que l'on trouve à faire le service avec les voiliers, c'est que dans le temps calme, lorsqu'il ne ventait pas, ils ne pouvaient pas aborder plusieurs des stations qui avaient besoin de provisions, et que, lorsque le vent était fort, ce qui rendait la mer houleuse, ces bâtiments couraient de grands dangers à approcher plusieurs des stations où il fallait distribuer du charbon et des provisions d'un gros volume, à cause du ressac et du danger qu'il y avait d'atérir leurs chaloupes. C'est pourquoi on a cru qu'il était nécessaire d'avoir un steamer de fort tonnage qui pût remplir ce service et aborder à toutes les stations quand cela