

daît à d'autres gens de soumissionner pour des bateaux d'un tonnage moindre, d'une capacité moindre et d'une vitesse moindre. La soumission de M. Wood a été repoussée d'emblée. Subséquentement, l'honorable ministre a accepté des soumissions de MM. Pickford et Black, de Halifax, pour les services "A" et "B"—pour le service "A" du steamship *Betta*, un vaisseau de 670 tonneaux, avec une vitesse de 11 nœuds à l'heure, et un subside de \$29,000 par année; et pour le service "B," l'*Al-pha*, 514 tonneaux, mentionnés par Pickford et Black comme chiffre précis, mais 750 tonneaux, après l'addition d'un second pont, avec un subside de \$15,000 par année, et une vitesse égale de 11 nœuds. En sorte que, quoique la soumission de M. Wood, offrant un bateau de 700 à 800 tonnes, et se conformant, en ce qui concerne la vitesse, la capacité, et l'aménagement pour les passagers, à toutes exigences du gouvernement, elle a été repoussée sans cérémonie. Les soumissions de Pickford et Black ont été acceptées pour les services "A" et "B," quoiqu'ils aient fourni des bateaux d'un tonnage de beaucoup moins que 1,000 tonneaux, et d'une vitesse de beaucoup moindre que la vitesse requise. J'espère que l'honorable ministre expliquera cela. Puis, parmi les autres soumissions, nous en avons une de M. Furness, d'Angleterre. M. Furness est le propriétaire d'une ligne considérable de steamers, un homme bien connu, ayant les qualités requises sous tous rapports, pour exécuter cette entreprise et la mener à bonne fin, son nom seul étant une garantie que tout contrat qu'il exécuterait, serait fidèlement et efficacement rempli. En même temps, il soumissionnait, par l'intermédiaire de ses agents, à Saint-Jean, et je désire attirer l'attention spéciale sur la soumission qu'il a faite. Le 29 août, 1889, il transmettait au ministre des finances la soumission suivante :—

CHER MONSIEUR.—Nous sommes autorisés par Christopher Furness, Esq., propriétaire de steamers, de Hartlepool, Angleterre, à faire la soumission suivante au gouvernement pour le service des steamers, entre le Canada, les Antilles, et l'Amérique du Sud.

SERVICE PROJETÉ.

Un steamer quittera Saint-Jean, N.B., une fois, chaque mois, pour Demerara, faisant escale aux ports suivants, savoir : les Bermudes, Saint-Kitts, Antigue, Guadeloupe, Dominique, Martinique, Sainte-Lucie, les Barbades et la Trinidad, et reviendra par la même route à Saint-Jean, N.B., et après avoir déposé ses malles, ses passagers et autres chargements à ces ports, il se rendra à Yarmouth, Nouvelle-Ecosse, avant de quitter définitivement Saint-Jean, au second voyage.

Dans le but de développer convenablement ce commerce projeté, et d'établir un service de première classe qui fera honneur au Canada, et qui rivalisera probablement avec succès, avec les lignes actuelles des ports des États-Unis, des steamers neufs et rapides devront être construits et spécialement adaptés à ce commerce, que M. Furness mettra à la disposition du gouvernement, comme suit :

DESCRIPTION DES STEAMERS.

Deux steamers de première classe, en fer ou en acier, qui seront spécialement construits pour ce commerce, chacun d'environ 1,100 tonneaux de registre clair, avec une vitesse de douze à treize nœuds, avec de l'aménagement pour environ cinquante passagers de seconde classe, pour le transport des malles du gouvernement et pouvant transporter un chargement d'environ 2,000 tonneaux; ces steamers seront de première classe et munis de toutes les améliorations modernes; leur coût approximatif devant être de £50,000 sterling, chacun.

Dans l'état actuel de la construction des vaisseaux, en Angleterre, il sera impossible de faire construire ces steamers, et de les compléter, tout prêts à faire le service, avant l'automne prochaine, et dans l'intervalle, M. Furness offre de commencer le service presque immédiatement, et de le continuer jusqu'à ce que les nouveaux steamers soient prêts, avec l'un ou l'autre des deux M. DAVIES (I. P. E.)

steamers de première classe, le *Rollo*, de 1,022 tonnes, ou l'*Orlando*, 997 tonnes, employés présentement pour le service des malles, entre Hull et Gothenburg, qui sont très bien aménagés pour les passagers, et sont éclairés à l'électricité; et avec les deux steamers, *Belair*, 872 tonneaux, et le *Cipero*, 868 tonneaux, employés actuellement dans le commerce entre Glasgow et les Antilles qui sont cotés de première classe par le Lloyd (100 A I), et qui ont d'un aménagement suffisant pour les passagers, avec d'excellents salons, pour commencer le service, la vitesse de tous ces steamers étant d'environ dix nœuds.

CONDITIONS DU CONTRAT.

L'entreprise devra être donnée pour cinq ans, mais vu la grande incertitude du succès de l'entreprise qui peut bien tourner en un désastre, M. Furness désire avoir l'option d'annuler le contrat, en tout temps, en donnant un avis de six mois à l'avance, au gouvernement.

Le subside de \$5,000 par année pour douze voyages d'aller et retour, payable par versement mensuel, après chaque voyage, et une allocation proportionnée à chaque partie d'un voyage dans le cas de perte du navire.

Vu qu'il est obligé de donner bientôt une réponse aux constructeurs des nouveaux steamers, M. Furness désirerait connaître la décision du gouvernement d'ici au 5 septembre au sujet de cette soumission, et conséquemment vous voudrez bien nous donner une réponse d'ici à cette date, si c'est possible.

A sa face même, cette soumission se recommandait à la bienveillante attention de l'honorable ministre. D'abord, elle venait d'un homme de grande confiance, d'un grand propriétaire de navires, qui avait prouvé par plusieurs années d'expérience qu'il pouvait remplir son contrat; puis, cet homme proposait de construire des navires de première classe pour la vitesse, la grandeur et les améliorations, et de commencer le service le plus tôt possible; en troisième lieu, il proposait encore qu'en attendant que les navires fussent construits, d'employer d'autres steamers possédant les qualités voulues pour la grandeur et la vitesse. On ne pouvait rien demander de mieux, et il termine sa soumission en déclarant qu'il lui est nécessaire d'avoir une réponse pour le 5 du mois suivant.

Je dis donc que l'honorable ministre pouvait conclure un contrat avec ce grand propriétaire de navires, et qu'il ne l'a pas fait; il n'a répondu à M. Furness que le 20 septembre suivant, c'est-à-dire quinze jours après le temps mentionné par M. Furness. Avant de donner sa réponse, le 13 septembre, il fit un rapport au conseil en faveur de l'acceptation de la soumission de M. Furness pour le service "C," sa soumission étant la plus basse, c'est-à-dire \$50,000 par année, tandis que celle de M. Van Wart, du Nouveau-Brunswick, était de \$54,000 par année.

Le 20 septembre, le ministre des finances télégraphia à M. Schofield, l'agent de M. Furness, lui offrant \$48,000 *pro rata* pour les steamers qu'il aurait été obligé d'employer immédiatement pour faire le service, et \$50,000 après que les nouveaux steamers seraient construits. Il n'aurait pas dû lésiner pour cette somme de \$2,000. Je crois que les arrangements subséquents avec Van Wart et ses associés, et ensuite avec Pickford et Black, concernant les conditions auxquelles ils entreprendraient le service "A" et "B," démontrent qu'il n'était pas très particulier au sujet de \$2,000, ou même de deux ou quatre fois cette somme, et je pense qu'il est blâmable de ne pas avoir fait savoir à M. Schofield le 5 septembre, si, oui ou non, sa soumission était acceptée, et de lui avoir offert \$48,000 au lieu de \$50,000, tel que le demandait M. Furness.

Le 27 septembre, le ministre télégraphia à l'agent de M. Furness, et le 10 octobre, il paraît qu'il a eu une entrevue avec M. Schofield, à Saint-Jean. Le