

Québec, sans avoir accompli un apprentissage de cinq années et fait deux voyages ou plus en Europe ou aux Isles dans un bâtiment à voiles carrées. Le pilote devait aussi parler assez facilement l'anglais pour commander la manœuvre en cette langue. Le pilote perdait le droit de prendre plus d'un apprenti à la fois.

Le taux du pilotage fut fixé à seize schellings par chaque pied de tirant d'eau pour un navire, depuis le Bic ou au-dessus jusqu'au havre de Québec, et quatorze schellings pour la route de Québec au Bic. Pour un vaisseau ne jaugeant pas plus de deux cents tonneaux, du bassin ou havre de Québec jusqu'à Trois-Rivières, et retour, le pilote avait droit à sept livres et dix schellings pour le tout. Si le navire excédait deux cents tonneaux mais ne dépassait pas deux cent cinquante, le tarif était de dix livres courant pour l'aller et le retour. S'il excédait deux cents cinquante tonneaux, le pilote pouvait exiger douze livres dix schellings pour le tout. Pour un navire depuis le bassin ou havre de Québec jusqu'au havre de Montréal, et retour au havre de Québec, le pilote avait droit au double du tarif qui vient d'être mentionné pour le trajet de Québec à Trois-Rivières et retour. Le pilote, cependant, si le capitaine l'exigeait, devait rester à bord quatorze jours à compter du jour de l'arrivée du vaisseau dans le port de Montréal. Si le capitaine le retenait plus de quatorze jours, il pouvait exiger cinq schellings par jour pour le temps extra. Dans l'un et l'autre cas, il devait être nourri.

Dans le but d'établir un fonds pour le soulagement des pilotes et des veuves et enfants des pilotes qui pouvaient devenir incapables de piloter, il fut statué que chaque pilote, à l'avenir, paierait huit deniers par livre de recette sur chaque pilotage qu'il ferait. L'administration de ce fonds et la distribution des secours étaient laissées à la Maison de la Trinité.

Le pilotage entre Québec et Montréal était alors une mince sinécure. Le pilote venait au printemps à Québec attendre son vaisseau. Les stations de signalement n'existaient pas encore, et la première nouvelle qu'il en avait était lorsqu'il entra dans le port.

Le trajet se faisait à la voile. Les plus grands navires se rendant à Montréal jaugeaient, comme on l'a vu plus haut, de deux cents à deux cent cinquante tonneaux et tiraient de onze à douze pieds d'eau. Si le vent était contraire on louvoyait avec le reflux de la marée jusqu'à la Pointe Platon ou l'Anse Portneuf, distance de trente-six et trente-neuf milles. Deux marées suffisaient généralement pour franchir cette distance. Mais là, il fallait attendre le bon vent et comme il restait encore cent vingt-quatre milles à parcourir contre le courant, il arrivait sou-