

Les chaudières du *Loanda* qui coulaient déjà en descendant, devinrent en si mauvais état après avoir quitté Sainte-Lucie, qu'elles filaient difficilement quatre nœuds à l'heure. En arrivant aux Barbades, il fallu y rester plusieurs jours pour faire faire des réparations. De retour aux Barbades, les chaudières recommencèrent à couler, les choses s'aggravèrent en chemin, au point qu'on avait peine à entretenir les feux.

Pour jouer de malheur, le charbon n'était presque tout que de la poussière, qui passait à travers le grill de la fournaise. Les bandes ou courroies de communication avec la roue du "pont" étaient usées et brisées, de sorte qu'il fallait gouverner de la poupe.

Mais là où la marche a été la plus lente, c'est entre les Bermudes et Saint-Jean, savoir : 41-5 nœuds à l'heure. Pendant le trajet (qui dura sept jours) il nous fallut arrêter en trois fois différentes pour resserer les machines, savoir : les 27 et 28 mars, une demi-heure chaque fois et le 29, pendant 50 minutes.

Ce service fait la risée des Antilles.

Les expéditeurs et les importateurs n'ont aucune confiance dans cette ligne.

L'accommodement offert aux passagers est de plus pauvres, les cabines sont malpropres et mal meublées. La nourriture fournie est de qualité inférieure et souvent elle n'est pas propre à être mangée, les nappes sont sales, les serviettes de table sont usées et ressemblent plutôt à des épongettes qu'à des serviettes de table. Le steward se promène en chemise de flanelle grise fort malpropre, et n'ayant que son pantalon et ses bottes. Le premier garçon de table sert les passagers, en veston de laine rose, sale, ses vieux pantalons sont liés autour de ses reins avec une vieille bretelle et ses chaussures sont tout éculées.

Le garçon de table, n° 2, portait un semblable costume, seulement il était nu-pieds et on aurait dit qu'il ne s'était pas lavé les pieds depuis le départ. Les passagers se réjouissaient chaque fois qu'on touchait à quelque port où l'on pouvait prendre terre, manger un bon repas et se munir de provisions pour le voyage.

Le capitaine lui-même a le contrat pour la fourniture des provisions et chaque fois qu'on se plaignait, il faisait la sourde-oreille.

Les matelots eux-mêmes se plaignent de ne pas obtenir une nourriture, suffisante et trois jours avant d'arriver à St. Jean, les chauffeurs se présentent devant le capitaine demandant qu'on leur fit les rations plus abondantes, sans quoi, ils ne pourraient travailler. Le cuisinier, (un individu importé des Indes) était bien l'homme le plus sale et le plus malpropre que l'on pût voir. Mais comme on ne le payait que fort peu de choses, cela faisait l'affaire. Quand les passagers passaient près de la cuisine, ils devaient maintes fois se fermer les yeux. C'est tout simplement une infortune et un vol que d'annoncer des billets pour un service de première classe et de traiter les gens aussi indigne.

13 avril 1891.

ONTARIAN.

M. TUPPER : Cette lettre est-elle signée ?

M. DAVIES (I.P.E.) : Oni. Elle est signée "Ontarian." Des lettres sur le même ton ont paru dans le *Sun* de Saint-Jean. L'honorable monsieur, dans sa lettre, attire lui-même l'attention sur l'état disgracieux de ce vaisseau. Les entrepreneurs du service avoueront eux-mêmes que ce n'est pas un vapeur propre à l'exécution de cette entreprise. Dans une autre lettre qu'on trouve à la page 73, ils répondent à propos des plaintes faites au sujet du *Loanda* :

Nous avons remarqué tout ce qui a été dit relativement à la manière que ce service a été fait dans le passé et d'après ce que nous apprenons, le public voyageur avait bonne raison de se plaindre, mais vous pouvez être sûrs que nous avons saisi la première occasion de nous débarrasser du *Loanda*, bien que nous ayons perdu de l'argent.

Ainsi, ils avouent que ce vapeur, pour lequel on leur accordait \$60,000 de subsides, du mois de novembre au mois de mai, était dans un état pitoyable et tout à fait impropre au service. Cependant, la Cie Canadienne et des Antilles (Canadian and West Indian Co.) l'a maintenu sur la route tout le temps jusqu'en novembre, alors qu'ils l'ont transféré aux MM. Pickford et Black pour continuer le service. J'ai examiné les journaux et les docu-

M. DAVIES (I.P.E.)

ments, mais n'ai pu découvrir qu'on ait fait une réduction d'une piastre seulement, parce que ce vapeur était impropre au service, soit sur la somme qu'on avait décidé de donner à la Cie du Canada et des Antilles, soit à Pickford et Black qui reçurent une gratification de \$15,000, pour prendre le contrat accordé tout d'abord à la Cie. Pickford et Black obtinrent même un contrat nouveau, par lequel ils reçurent une somme encore plus considérable que celle votée aux soumissionnaires. C'est en avril dernier, qu'ils remplacèrent le *Loanda* par le *Taymouth Castle*. L'honorable monsieur a lui-même déclaré ce vaisseau, comme vaisseau de cargaison capable de filer 9 nœuds à l'heure et c'est ce vapeur qui fait un service pour lequel des vapeurs de 1ère classe, de 1,000 tonnes, filant 12 nœuds à l'heure et ayant place et aménagement de 1ère classe pour 30 passagers sont requis.

Cependant, on n'a pas fait un sou de réduction et notre argent a été payé pour ce service, et si j'ai été bien informé, on continue à le payer au *Taymouth Castle*.

D'après son propre témoignage, non seulement ce navire ne remplit pas les conditions du contrat sous aucun rapport, mais est tout à fait impropre à faire le service pour lequel le crédit a été voté. J'ai raconté à la chambre tous les faits de la question, tel que j'ai pu me les procurer. J'ai ici les connaissements des cargaisons transportées par ces navires ; je crois que tous les députés en ont reçu, et si on veut les examiner, surtout ceux de service "C" dont je me suis principalement occupé, et qui va à Demerara, on verra que le commerce loin d'augmenter a diminué ; la dernière cargaison du *Loanda* de Demerara aux Antilles, se réduit à une bagatelle et démontre que le parlement n'est pas justifiable de faire cette dépense et qu'au lieu d'établir un commerce considérable, celui que nous avions est devenu insignifiant ; et cependant, c'est pour ce service que nous payons une somme énorme. Pour toutes ces raisons, j'ai résolu de présenter une résolution supportant tous les faits dans leur ordre chronologique et demandant à la chambre de désapprouver la conduite du ministre des finances dans cette affaire. J'ai donc l'honneur de proposer :

Que, dans la session de 1889, le parlement vota la somme de \$60,000 à titre de subvention afin d'avoir les services d'une ligne de steamers pour voyager entre les ports de Halifax et de Saint-Jean et les Antilles et de l'Amérique du Sud.

Que dans le mois de juillet 1889, le ministre des finances demanda des soumissions qui devaient être reçues jusqu'au 31 août 1889, pour les divers services à vapeur requis.

Que trois de ces services furent appelés respectivement "A", "B" et "C" : "A", de Halifax ou Saint-Jean à Cuba ; "B", de Halifax ou Saint-Jean à la Jamaïque ; et "C", de Halifax ou Saint-Jean (via Yarmouth, pour le service par Saint-Jean) à Demerara, avec escale à certains ports intermédiaires.

Que l'avis publié pour ces soumissions prescrivait que services seraient mensuels et devraient être faits par des steamers de pas moins de 1,000 tonnes de registre, avec vitesse de pas moins de 12 nœuds à l'heure, et aménagement pour pas moins de 30 passagers du première classe.

Que cette demande de soumissions prescrivait aussi que les personnes désireuses d'accomplir ces services avec des navires de tonnage et de vitesse moindres que ci-dessus cités, pourraient présenter leurs soumissions en spécifiant la vitesse et le tonnage des navires qu'elles désiraient offrir.

Qu'à la suite de cette demande de soumissions, un grand nombre furent reçues, et parmi elles, des soumissions pour les services "A" et "B" présentés par MM. Pickford et Black de Halifax, lesquelles, après modification, furent acceptées, et un contrat fut passé, le 23 avril 1890, entre la dite maison et le gouvernement pour accomplir