

repris dans les mois de janvier, février, mars et avril. Maintenant peu de temps après qu'ils eurent obtenu ce nouveau contrat du gouvernement, sachant qu'ils s'étaient engagés à ajouter deux nouveaux bateaux, ils demandèrent la résiliation de leur contrat. Le 12 février, Pickford et Black télégraphièrent de Londres au ministre des finances que le *Loanda* était le seul bon bateau qu'ils pussent se procurer, et demandaient s'ils allaient lui faire prendre la mer, bien qu'il ne répondît pas à toutes les exigences du contrat. Il n'apparaît rien à la face des documents qui indique si on a répondu à ce télégramme ou si on n'y a pas répondu. Mais je vois que ces messieurs écrivaient de Halifax ce qui suit à M. Foster, le 17 mars :

Notre associé, M. Black, qui a passé six semaines à parcourir l'Angleterre et l'Ecosse à la recherche de bateaux de 12 nœuds à l'heure, d'une grandeur et d'un tirant d'eau suffisants pour répondre aux exigences du contrat, écrit, en date du 5 mars, qu'il a trouvé un grand nombre de bateaux de 9 et 10 nœuds à l'heure, mais qu'il n'en a encore rencontré aucun de la dimension voulue et pouvant filer 12 nœuds à l'heure. Bien que nous tenions à remplir notre contrat à la lettre, tant pour la vitesse et l'accommodement des passagers, que pour la dimension des bateaux, nous croyons devoir, en même temps, attirer votre attention sur le fait que tous les bateaux faisant le service entre New-York et les Antilles ne filent pas plus de 10 nœuds à l'heure, en moyenne, et que, de fait, le service se ferait tout aussi bien avec des bateaux de cette classe qu'avec d'autres d'un plus grande vitesse, attendu que, quelles que soient les circonstances, il y a toujours une perte considérable de temps au point que quand il y a deux bateaux pour le service, nous ne pouvons garantir, d'ici à quelque temps, plus d'un voyage par mois. Avec des bateaux de 10 nœuds, on perdrait de huit à dix jours au port à chaque voyage, et avec des bateaux de 12 nœuds, on perdrait une fois plus de temps. Nous espérons bien que si, après considération, vous consentez à modifier le contrat de manière à nous laisser servir de bateaux de 10 nœuds, vous n'aurez pas à le regretter et nous serons bientôt en mesure de faire le service à la satisfaction du public.

M. Black nous informe aussi qu'il peut affréter le SS. *Tolga* pour faire le service avec le *Loanda*, jusqu'à ce qu'on puisse se procurer d'autres bateaux : mais nous sommes d'opinion que, si vous nous permettez d'employer tout le temps des bateaux de 10 nœuds, il pourra probablement s'en procurer immédiatement, et dans ce cas, l'affrètement du *Tolga* ne serait pas nécessaire.

En terminant, nous voulons vous féliciter de votre retour, en même temps que de l'appui qu'a reçu votre gouvernement, aux dernières élections.

C'est là un des plus importants paragraphes de la lettre de ces messieurs, qui demandaient que des bateaux que l'on pouvait employer pour \$20,000 par année de moins que ceux spécifiés dans le contrat, fussent acceptés d'eux au même prix.

M. FOSTER : Pourriez-vous dire s'ils l'ont été ?

M. DAVIES (I.P.-E.) : Je dois dire qu'ils ne furent pas acceptés. Mais je dis qu'on permit aux entrepreneurs de se servir de vieux bateaux d'un tonnage moindre que celui spécifié dans le contrat, bien que la correspondance produite fasse croire que l'honorable député avait refusé l'offre. J'ajoute qu'on les a fait servir, du consentement de l'honorable député, et ce, quand le *Loanda* avait été rejeté par le public indigné, et l'honorable député semble, d'après moi, consentir à ce que la subvention régulière soit payée pour le *Taymouth Castle*. L'honorable député me demande de dire si l'offre fut acceptée. Je ne crois pas qu'elle l'ait été, et je vais lire devant la chambre, ce qui n'est que juste, une lettre qu'il écrivait le mois suivant :

J'ai reçu votre lettre du 17 avril, relativement à la substitution du *Taymouth Castle* au *Loanda*.

Comme vous le dites, ce vaisseau ne répond pas aux exigences du contrat, mais pour ce qui est de sa vitesse, il ne file pas moins de neuf nœuds. C'est, paraît-il, en tous

points un bateau pour la cargaison, et il serait sans doute préférable au *Loanda*.

Voilà un vapeur qu'ils offraient de mettre sur la route et que l'honorable monsieur lui-même déclare être un vaisseau de cargaison ayant une vitesse de 9 nœuds à l'heure.

Il avoue que ce sera un progrès comparé au *Loanda* et cependant, il continue à payer le subside. Voilà ma réponse à l'honorable monsieur. L'honorable monsieur continue :

A ce propos, je pourrais attirer votre attention sur les commentaires qui ont paru dernièrement dans les journaux tant des provinces d'en haut que de celles d'en bas. Ces commentaires sont loin d'être un éloge du service tel qu'il se fait actuellement.

Il est de la plus grande importance que vous m'avertissiez au plus tôt, oui ou non, si votre ligne pourra au 1^{er} juillet donner un service de vapeurs tel que stipulé dans le contrat et si des arrangements ont été faits pour construire des vapeurs convenables pour un service permanent sur cette route.

Maintenant, malgré cette correspondance, l'honorable monsieur ne paraît pas vouloir accepter les offres qu'ils ont faites, mais il leur permet de faire le service avec le *Taymouth Castle* qu'il avoue lui-même n'être qu'un vaisseau de cargaison, ne filant que neuf nœuds à l'heure et depuis lors, jusqu'à ce jour, ce vaisseau a toujours fait le service. On prétend que c'est un vapeur supérieur au *Loanda* et ils l'ont payé au taux de \$60,000 par année. Le *Taymouth Castle* a remplacé le *Loanda*, qui a fait le service tout le temps que la compagnie Baird a eu l'entreprise, qui l'a continuée alors que ce contrat eut été transféré à Pickford et Black, qui ont reçu une magnifique somme en gratification, et ce service a été prolongé jusqu'au mois d'avril suivant. Quel était ce vapeur, ce *Loanda* pour lequel une si énorme somme d'argent a été déboursée. A ce propos, l'honorable monsieur ferait bien de se rappeler ses paroles dans cette chambre, alors qu'il lui demandait de voter une forte somme pour ce service. Il ne justifiait sa demande que parceque, disait-il, il était nécessaire d'avoir un service de vapeurs de première classe, capable de la plus grande vitesse, de manière à pouvoir se montrer supérieur à New-York. Maintenant, je vais vous lire une lettre d'un passager du *Loanda* qui a paru dans le *Monetary Times*, en avril dernier, et à laquelle l'honorable monsieur faisait sans doute allusion dans sa lettre du 4 mai, lorsqu'il disait qu'il avait été publié à propos du *Loanda* des correspondances n'étant pas tout à fait de la nature des compliments.

M. le rédacteur du *Monetary Times*.

MONSIEUR, — C'est un fait reconnu que le service de la ligne du Canada et des Antilles, entre Saint-Jean, Halifax et les Antilles laisse beaucoup à désirer et pour les passagers et pour les exportateurs, mais peu de gens, peut-être, connaissent en quel état était pitoyable ce service se trouve actuellement.

J'ai malheureusement été forcé de prendre passage sur le *Loanda*, à son dernier voyage de Trinidad à Saint-Jean, n'ayant pas pu prendre un vaisseau d'une autre ligne. Je pensais bien que les choses n'étaient pas parfaites ; mais je ne m'étais pas imaginé qu'il était possible que ce service se fit si mal. Il me ferait plaisir de voir signaler la chose dans vos colonnes. Il y a réellement des intérêts du public voyageur, des exportateurs et, je puis dire aussi, du public en général, qu'on porte remède à un pareil état de choses. Autrement, la compagnie continuera à recevoir son octroi et ne donner qu'un pauvre service en retour.

Déjà, depuis quelque temps, on se plaint de la lenteur avec laquelle le trajet s'effectue, mais ce dernier voyage s'est fait avec un lenteur qui dépasse tous les voyages précédents. Parti de Halifax, le 10 février, le *Loanda* arriva à Demerara le 8 mars, en partit le 9 et arriva à Saint-Jean le 31 juillet, prenant ainsi 48 jours pour accomplir ce voyage.