

Pile, père, le principal de l'association, qui était autrefois constructeur de steamers, et qui est probablement un des courtiers en steamer les plus importants du Royaume-Uni. Je dois aussi beaucoup au secrétaire et aux officiers du Registre de Lloyd pour les navires Britanniques et Etrangers, ainsi qu'à M. Laphorn, leur inspecteur à Glasgow, et à M. Besant, leur inspecteur à Sunderland. Pendant que je cherchais un navire, j'ai aussi reçu beaucoup d'aide de la part de M. W. Campbell, courtier maritime, 34, rue St. Enoch, Glasgow, et de MM. Cunningham, Shaw et Cie., marchands à commission et courtiers maritimes, Drury Buildings, Water Street, Liverpool.

En référant aux comptes, on verra que les frais d'achat du navire, le réparation de sa coque, chaudière, machines, manœuvres et chambres, peindre l'intérieur et l'extérieur, l'équiper pour prendre la mer, combustible pour la traversée, assurance sur le navire et la cargaison de charbon, provisions et avances sur les salaires du capitaine et de l'équipage, et comprenant aussi mes frais de voyage, s'élèvent à £13,499.6s. 10d., et £409.10s., pour 607 tonnes de charbon achetées à Cardiff et apportées comme cargaison, pour l'usage des steamers de ce département, ainsi que pour le service des sifflets d'alarme dans la Nouvelle-Ecosse, faisant une dépense totale de £13,908.16s., 10d.

Immédiatement après que je l'eus acheté, j'ai cru prudent de l'assurer, pour le temps qu'il serait dans le bassin de radoub de Londres, son voyage à Cardiff pour prendre une cargaison de charbon et pour la traversée à Halifax. J'ai immédiatement pris une police d'assurance sur le navire et la cargaison pour £13,000, ce qui couvrirait tous les risques. J'ai payé pour ces risques, au taux de 2 pour cent, moins 10 pour cent, si aucune réclamation n'était faite ; la somme payée pour l'assurance, y compris les timbres, s'élève à £23.11s. stg.

Ses machines ont été faites par la compagnie à machines North Eastern Maritime, de Sunderland, et le mécanicien, qui l'avait eu en charge pendant les deux dernières années, me parla favorablement des machines, de la chaudière et du navire en général. Comme il consentait à continuer dans les mêmes fonctions, je l'ai engagé moyennant le même salaire, savoir : £16 par mois, et je le crois un excellent officier.

On a fait rapport que la goëlette *La Canadienne*, qui a 20 ans de service, et qui pendant plusieurs années était employée pour la protection des pêcheries, était trop vieille pour faire le service du Golfe avec sûreté, surtout pendant les tempêtes d'automne, et il a été décidé de la retirer de ce service et de l'envoyer à Halifax afin de servir au placement des bouées à l'entrée du havre, et de temps à autre pour le service des phares. Elle y fut envoyée dans le printemps, mais, malheureusement, elle fit naufrage sur l'île St. Paul, le 20 août dernier, lorsqu'elle y distribuait des provisions. A l'époque où elle fit naufrage, elle était sous le commandement du capitaine Brown, qui est un officier de ce département, et lieutenant de la marine royale.

Le département a cru qu'au lieu de se procurer un voilier pour la protection des pêcheries de la côte du Labrador et du golfe St. Laurent, il serait plus avantageux pour le service public d'employer un steamer à hélice auxiliaire, en sorte qu'il