

vindas et les deux treuils qui sont aux écoutes. Il est pourvu de caisses à eau pour lest, ce qui lui permet de voyager d'une place à l'autre sans prendre de lest. Il fut construit à Sunderland en 1870, par M. R. Thompson, fils, et a commencé son service en 1871; il a été placé dans le bassin de radoub pour subir un nouvel examen au printemps de 1875 et n'a rien fait depuis ce temps jusqu'au mois de septembre dernier, époque à laquelle il est descendu à Halifax. Il a deux machines combinées à action directe, avec condensateur à surface, qui correspondent à une force nominale de 90 chevaux, mais qui peut être portée à 300. Le diamètre de ses cylindres est de 27 et 47 pouces respectivement, et le coup de piston est de 30 pouces. La chaudière est tubulaire, a plus de quatre ans de service, et a été examinée et réparée avec soin avant de partir de Londres; de nouveaux étais ont été ajoutés afin de le rendre plus solide, et on a remplacé plusieurs tubes qui étaient usés. La pression mécanique de la chaudière était autrefois de 65 livres, mais elle a été réduite à 60 livres. La chaudière durera trois ou quatre années de plus, si l'on en fait un usage prudent. Après l'avoir achetée, et avant de partir de Londres, j'ai fait couvrir la chaudière d'une composition non-conductrice dans le but d'économiser la chaleur. Plusieurs choses ont été ajoutées à la chaudière qui ont eu pour effet de l'améliorer considérablement, car, quoique le steamer eût été acheté comme un navire de forte cargaison et capable de marcher avec une vitesse de huit ou neuf nœuds à l'heure, il n'a aucune difficulté de filer dix nœuds à l'heure dans le beau temps avec une cargaison complète, et onze nœuds avec une cargaison partielle de 500 ou 600 tonneaux. Le fond du navire a été entièrement examiné dans le bassin de radoub par les examinateurs de Lloyd qui lui ont donné un nouveau certificat de classification, et en même temps le fond a été nettoyé et recouvert. Le fer pour les chemins de fer, le charbon et le minerai qui comptaient les cargaisons qu'il avait transportées pendant ses quatre années de service, avaient endommagé le boisage à l'intérieur de la coque, et l'entourage de l'arbre était usé à plusieurs places; il a fallu tout ôter et refaire l'intérieur à neuf. Le vaigrage fut peinturé bleu foncé, et tous les ferrements, y compris les citernes, ont été revêtus de naphthe et de goudron, afin de les conserver. Les bastingages, cabines sur le pont et la machine à vapeur ont aussi été réparés, les ponts ont été calfatés, les manœuvres visitées et la cambuse remise en bon état. La somme payée pour le navire, lorsque la facture m'a été donnée, était de £11,500; sur cette somme les propriétaires ont payé aux courtiers la commission ordinaire, savoir: $2\frac{1}{2}$ pour cent, ou £287 10s.; mais comme je me trouvais sur les lieux pour les aider à faire l'achat, examiner les titres, certificat de capacité, etc., les courtiers m'ont alloué la moitié de leur commission, £143 15s., et j'ai rendu compte de cette somme au gouvernement. On trouvera dans l'annexe No. 45, les factures d'achat, de réparations et d'armement; de plus, une description du navire, du registre, et le certificat de classification. Je dois beaucoup à M.M. Pile et Cie., No. 34, Great St. Helen's, Londres, par l'entremise desquels le navire a été acheté, pour l'aide qu'ils m'ont donné en faisant réparer la chaudière et les machines, équiper le navire et lui faire prendre la mer, et plus particulièrement à M.