

Le *Druid* a été employé durant la dernière saison au service des phares et des bouées du fleuve Saint-Laurent, tant en amont qu'en aval de Québec. Le *Druid* a fait de nombreux voyages nécessités par l'entretien des bouées à gaz, dans le bas du fleuve. Il est probable qu'il faudra faire, la saison prochaine, des réparations considérables aux machines et à la chaudière de ce steamer.

Le *Newfield* a été employé pendant une partie de la dernière saison au service des bouées, des phares et des signaux de brume sur la côte est de la Nouvelle-Ecosse, à réparer le télégraphe sous-marin aux îles de la Madeleine, et à approvisionner la phare et le signal de brume du cap Race. Il a été jugé nécessaire de faire des réparations considérables à ce vapeur, et pour cela, il a été mis en cale sèche pendant plusieurs mois. 82 plaques neuves en acier ont été posées et rivées solidement sur les vieilles; un nouveau gouvernail a été fourni, et de nouveaux ponts ont été construits. Le coût de ces réparations figurera dans les comptes de cette année.

Pendant que le *Newfield* était en cale sèche, le vapeur *Alert*, monté par les officiers et l'équipage du *Newfield*, a été employé au service des phares et des bouées de la Nouvelle-Ecosse.

Le *Lansdowne* a été employé au service des phares et des bouées du Nouveau-Brunswick, et a aussi aidé à l'approvisionnement des phares et des sifflets de brume de la côte occidentale de la Nouvelle-Ecosse.

Le *Northern Light* a été employé comme de coutume au service des communications entre l'île du Prince-Edouard et la terre ferme. Il a commencé le service le 28 décembre, et a fait neuf voyages aller et retour, après quoi il fut forcé par la glace de désarmer à Souris depuis le 16 janvier jusqu'au 14 avril, où il recommença son service qu'il continua jusqu'au 7 mai, faisant 12 voyages, aller et retour. Les recettes de ce vapeur pendant l'hiver ont été de \$5,586.44.

Comme on a constaté, après examen, que le *Northern Light* était fatigué et impropre au service d'hiver, et que ses machines et ses chaudières étaient dans un état tel qu'elles ne pouvaient pas être réparées, on a jugé qu'il valait mieux avoir un nouveau vapeur, et il a été conclu un marché avec la *Fairfield Shipbuilding and Engineering Company* de Govan, Glasgow, pour un vapeur à hélice complet et propre au service. Ce vapeur, appelé le *Stanley*, est maintenant prêt, et commencera ses voyages entre l'île du Prince-Edouard et la terre ferme aussitôt que les vapeurs d'été seront retirés. Le *Stanley* est entièrement construit en acier Siemens-Martin, et après examen spécial est classé 100 A 1 aux Lloyds; il est aussi gréé et équipé suivant les règlements de la Chambre de Commerce pour obtenir un certificat de passagers pour un an, et aussi suivant les exigences des lois canadiennes. Il peut porter un poids mort de 200 tonneaux, et il a un tirant d'eau de 13 pieds 6 pouces à l'arrière, et 11 pieds 6 pouces à l'avant. Sa vitesse moyenne est de 16 nœuds à l'heure. Voici ses dimensions: 207 pieds de longueur, 32 pieds de largeur, et 20 pieds 3 pouces de profondeur. Ses machines sont à triple expansion et ses deux chaudières sont cylindriques, avec des plaques et des étais en acier Siemens-Martin. Le vapeur complet, d'après le marché, a coûté £29,000, et le parlement a voté un crédit de \$150,000 pour le service.

Le *Sir James Douglas*, stationné à Victoria, C.-B., a été employé comme de coutume, pendant cette saison, au service des phares et des bouées, dans cette province,