

perspective sont encore à être construits, cette question devrait être prise en considération dès maintenant.

Si toutefois on réussissait à établir un service hebdomadaire sur l'Atlantique, et un service bi-mensuel sur le Pacifique, il serait très facile à la Grande-Bretagne de disposer pour ce projet, pour lequel la somme de £75,000 lui a été demandée—d'une partie de la somme de £104,000 qui, en chiffres ronds, est aujourd'hui payée aux lignes de New-York, et une partie de la somme de £95,000 payée comme contribution en faveur de la ligne hebdomadaire de l'est. Cependant, il n'est que juste pour les Compagnies Orientales de la Péninsule de dire qu'elles ont fait le service de l'Australie avec satisfaction, et qu'elles méritent la plus haute considération de la part du gouvernement qui les subventionne. Monsieur Playford a été très expressif sur ce point, et je suis heureux de seconder ses vues à ce sujet. Il ne serait pas prudent de faire tort ou de mettre en danger ces excellents services.

Le gouvernement de Sa Majesté, naturellement, consultera dans la considération de la demande d'une subvention impériale £75,000, son aviseur légal, pour ce qui se rapporte aux chiffres de M. Huddart. Je dois faire observer que le montant total de la subvention de £300,000, à première vue paraît considérable, en rapport au capital de £3,000,000, mais les dépenses annuelles exigées pour le maintien des compagnies de transport sont très élevées en proportion du capital placé.

Les chiffres n'ont pas encore été produits pour me permettre d'entrer complètement dans la question de savoir si les subsides demandés sont ou ne sont pas à un prix raisonnable pour le capital employé et les services rendus.

Alors la question se présente d'elle-même, savoir : Si le gouvernement impérial obtiendrait de ce service projeté une valeur proportionnée au subside de £75,000 demandé comme sa proportion. Les arguments principaux en faveur de ce service, employés par le gouvernement impérial serait, d'abord, la rapidité avec laquelle les malles seraient transportées, et ensuite les circonstances qui combindraient en une seule route à travers le territoire anglais et le transport général sur les hautes mers, à l'Amérique du Nord et l'Australasie. À ceci on pourrait ajouter que les vaisseaux devraient être construits d'après les règlements de l'amirauté, et munis d'appareils et armements nécessaires en temps de guerre.

La route pour le Canada est tellement plus courte que celle pour New-York, que l'on croit que les malles seront transportées à Halifax en 36 heures, à Québec en 24 heures de moins qu'à New-York. En outre il est bien compris, qu'elles devraient être, de cette manière, aujourd'hui même, délivrées en moins de temps à New-York même, et en bien moins de temps à Chicago et les autres places de l'ouest. Le service pourrait donc être adopté avec avantage quant à ce qui regarde le temps, pour une partie de la malle anglaise aux Etats-Unis, aussi bien que pour celle du Canada et au delà ; alors, si au lieu de deux malles par semaine expédiées à New-York par les lignes *Cunard* et *White Star*, une de ces malles était expédiée au Canada par la ligne projetée, non seulement certains avantages politiques et navals pourraient en résulter, mais près de la somme de £52,000, moitié du pondage, maintenant payé annuellement aux lignes de New-York pourrait être économisé, vu que le service subventionné pourrait transporter les malles gratuitement jusqu'au montant du subside. De cette manière la contribu-