

Le montant total des dépenses faites sur ces nouveaux ouvrages à Hochelaga et à Maisonneuve pendant l'année 1891 fut de \$102,697.99 et de \$335,497.35 respectivement. Cette année, les dépenses à la Pointe du Moulin à Vent, ne furent que de \$631.37. La dépense d'entretien des quais fut de \$49,109.

L'année 1892 fut une année comparativement tranquille, mais elle ne fut pas une année d'épargne. La glace qui s'était amoncelée sur les quais fut une source de dépense à cause des dégâts qu'elle avait causés. On constatait une augmentation régulière dans la grosseur des vaisseaux depuis que le chenal donnait 27½ pieds d'eau, et on avait la preuve de cette épaisseur d'eau dans le chenal par le fait que le Pomeranian et le Samaritan, le premier chargé à 27 2/12 pieds et le dernier à 27 5/12 pieds, avaient pu passer sans encombre de Montréal à Québec.

Le revenu avait dépassé cette année celui de l'année précédente de \$29,744.

L'entretien et les réparations des quais avaient absorbé \$72,175, l'île aux Millions ou Guard Pier \$76,698 ou \$88,475 depuis le commencement des opérations.

Toujours progression dans le tonnage qui visite notre port et 1892 accuse une augmentation de 10 vaisseaux et 98,050 tonnes sur l'année précédente, quand il était arrivé 725 vaisseaux d'un tonnage de 938 657 tonneaux contre 735 vaisseaux d'un tonnage de 1,036,707 tonneaux en 1892. L'augmentation se répartissait entièrement sur la marine à vapeur, les voiliers diminuaient en proportion de l'augmentation des steamers.

L'état financier montrait un surplus de \$59,504 sur l'année précédente. La dette de la Commission restait toujours à \$2,368,000. Les dépenses pour le compte de capital durant l'année 1892 avaient été de \$274,027 dont \$47,228 pour construction de nouveaux quais à Hochelaga, \$119,643 pour outillage pour les nouveaux travaux et \$76,693 pour l'île aux Millions ou Guard Pier. Beaucoup d'ouvrages avaient été faits cette année à Hochelaga et à Maisonneuve. L'espace entre les deux localités avait été nivelé et les quais sur tout le parcours étaient d'un même niveau. Les chemins de fer furent poussés jusqu'à Maisonneuve et deux voies furent établies, l'une pour le Grand-Tronc, l'autre pour le Pacifique. A l'Ouest, la voie ferrée du Grand-Tronc avait été reliée à la Pointe St-Charles avec celle de la Pointe du Moulin à Vent. Les chemins avaient