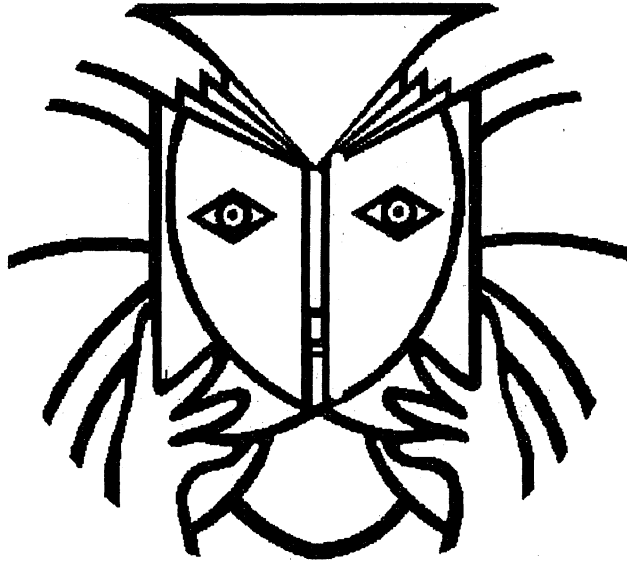




National Library
of Canada

Bibliothèque nationale
du Canada



Microfilmed 2004

for the

**OFFICIAL PUBLICATIONS
COLLECTION**

of the

**NATIONAL LIBRARY
OF CANADA**

OTTAWA

***Microfilmed by
the NATIONAL ARCHIVES
OF CANADA***

Microfilmé 2004

pour la

**COLLECTION
DES PUBLICATIONS
OFFICIELLES**

de la

**BIBLIOTHÈQUE NATIONALE
DU CANADA**

OTTAWA

***Microfilmé par
les ARCHIVES NATIONALES
DU CANADA***

DOCUMENTS DE LA SESSION.

VOLUME 4.

PREMIERE SESSION DU SECOND PARLEMENT

DU

CANADA.

SESSION DE 1873.



VOLUME VI.

IMPRIMÉE PAR I. B. TAYLOR, 29 31 et 33 RUE RIDEAU, OTTAWA.

LISTE DES DOCUMENTS DE LA SESSION.

VOL. VI., SESSION 1873.

CLASSÉS PAR ORDRE ALPHABÉTIQUE.

	No.		No.
Annonces Publiques.....	78	Manufactures Canadiennes.....	14
Agriculture.....	26	Manitoba, sauvages de.....	23
Arbitrage.....	35	do, commissaires des terres de.....	45
<i>Atlantic</i> , Steamship.....	57	Marine et pêcheries.....	8
Assurance.....	28	McDougall, Hon. W.....	22
Actes locaux, N. B.....	59	Milice.....	9
		Mingan, Seigneurie de.....	74
Banques.....	11	Naturalisation d'Allemands.....	66
Baptêmes, etc.....	12		
Boivin C. A.....	53	Oliva, Jacques.....	19
Bossé, juge.....	34		
Budget.....	2	Police fédérale.....	41
Bibliothèque du parl.....	10	Pouvoir d'eau, Gananoque.....	56
		Privilège du foin, Manitoba.....	62
Cours d'eau navigables.....	29	Pénitenciers.....	75
Comptes publics.....	2	Port Stanley, Havre de.....	49
Conseils de la reine.....	50	Postes, Maître Général des.....	5
Canal St. Pierre.....	24	Pêche du saumon, Québec.....	73
Colombie Britannique, sauvages.....	23		
Colombie Britan. Revenu de l'intérieur.....	54	Quais, etc, gouver. fédéral.....	48
Cie. de crédit foncier.....	11		
Canavan, Résignation de.....	45	Ryland, G. H.....	27
Canal des Cascades.....	31	Roy, Aimé.....	53
Chicoine, J. A.....	58	Recensement, dépense.....	19
Collingwood, port d'entrée de.....	65	Recensement, vol. 1.....	A
Chemin de fer "Européan and N. American".....	21	Rapides de la Culbute.....	37
do du Pacifique.....	13	Revenu de l'intérieur.....	4
do Grand Occidental.....	39	Rivière Madawas&a.....	62
do du nord du Canada.....	69	Rapports municipaux, Ont.....	1
Campement des volontaires, Lévis.....	55	Rivière Niagara.....	46
Cie. hydraulique de St. Louis.....	3	Recettes et paiements.....	18
Commerce et navigation.....	3	Réciprocité.....	40
Canal Welland.....	25	Rivière Rouge.....	64
Députés ad. généraux.....	32	Robertson, Wm.....	67
Dragueur le <i>Canada</i>	51		
Dépenses imprévues.....	20	St. Jean, N. B., Port de.....	42
		Sauvages, département des.....	23
Ecoles du N. Brunswick.....	44	Service postal.....	72
Elections, rapports d'.....	60	Sauvages Tobiques.....	23
Ecluse de St. Ours.....	52	Seamers océaniques.....	16
		Secrétaire d'Etat.....	7
Farran's Point, Maître de Poste de.....	71	Simcoe, comté de.....	47
Fonds de retraite.....	15	Statuts.....	17
Immigration.....	76	Terres, lac Supérieur.....	33
Iles St. Laurent.....	77	do de la marine, Ontario.....	61
Ile du Prince Edouard.....	68	Territoires du N. Ouest.....	38
Impressions publiques.....	36	Travaux publics.....	6
Johnson, F. G.....	43	Tabac canadien.....	70

LISTE DES DOCUMENTS DE LA SESSION

CLASSÉS PAR ORDRE NUMÉRIQUE ET PAR VOLUME.

MATIÈRES DU VOLUME A.

- A..... RECENSEMENT : — Rapport du recensement des provinces d'Ontario, Québec, Nouveau-Brunswick et Nouvelle-Ecosse, pris dans le mois d'avril 1871 ; vol. I.

MATIÈRES DU VOLUME No. 1.

- No. 1... DIVERSES STATISTIQUES SUR LE CANADA pour l'année 1870-71. Partie 1. Rapports municipaux, Ontario.

- No. 2... COMPTES PUBLICS DU CANADA : — Pour l'année fiscale expirée le 30 juin 1872.

BUDGET : — Sommes requises pour le service du Canada, pour l'année expirée le 30 juin 1874.

— SUPPLÉMENTAIRE : — Pour l'année expirée le 30 juin 1873.

— Pour l'année expirée le 30 juin 1874.

— Pour l'année expirée le 30 juin 1874.

— Pour l'année expirée le 30 juin 1874.

— Message recommandant un crédit à même les fonds consolidés de revenu n'excédant pas cinq mille piastres en tout, qui pourront être nécessaires pour mettre toute personne ayant droit d'interjeter appel à Sa Majesté en conseil au sujet des actes des écoles du Nouveau-Brunswick, et désirant instituer tel appel, en état de subvenir aux frais du dit appel; et de telles sommes n'excédant pas en tout cinq mille piastres, qui pourront être nécessaires pour subvenir aux frais de l'envoi de fabricants habiles du Canada à l'Exposition de Vienne.

MATIÈRES DU VOLUME No. 2.

- No. 3... COMMERCE ET NAVIGATION DU CANADA : — Tableaux du, pour l'année expirée le 30 juin 1872.

- No. 4... REVENU DE L'INTÉRIEUR DU CANADA : — Rapport, états et statistique du, pour l'année expirée le 30 juin 1872.

MATIÈRE DU VOLUME No. 3.

- No. 5... MAÎTRE GÉNÉRAL DES POSTES : — Rapport du, pour l'année expirée le 30 juin 1872.

- No. 6... TRAVAUX PUBLICS : — Rapport du ministre des pour l'année expirée le 30 juin 1872.

— Rapport supplémentaire comprenant le rapport de M. Samuel Keefer, I. C., en date du 18 février 1873, sur le canal de la baie Verte, précédé d'une lettre M. C. S. Gzowski, l'approuvant.

- 7... SECRÉTAIRE D'ÉTAT POUR LE CANADA : — Rapport du, pour l'année expirée le 30 juin 1872.

MATIÈRES DU VOLUME No. 4.

No. 8... MARINE ET PÊCHERIES : — Rapport annuel du département de la, pour l'année expirée le 30 juin 1872.

————— Liste de documents pour le département : —

————— État de la dépense faite par le département de la Marine et des Pêcheries pour la construction et reconstruction des phares, bateaux-phares et sifflets d'alarme, pour l'année fiscale expirée le 30 juin 1872.

————— État de la recette et dépense relatives à la police de rade à Québec et à Montréal, pour l'année fiscale expirée le 30 juin 1872.

————— État de la recette pour le Fonds des marins malades.

————— État de la dépense de la Maison de la Trinité de Montréal, pour l'année fiscale expirée le 30 juin 1872 ; et état du Fonds des pilotes invalides, pour l'année expirée le 31 décembre 1872.

————— État des sommes reçues et payées par la Maison de la Trinité de Québec, pour le compte du Fonds des pilotes invalides de Québec, pendant l'année 1872 (*Pas imprimé.*)

MATIÈRES DU VOLUME No. 5.

No. 9... MILICE : — Rapport de la, du Canada, pour l'année 1872.

No. 10... BIBLIOTHÈQUE DU PARLEMENT : — Rapport du bibliothécaire sur l'état de la.

No. 11... BANQUES : — Liste des actionnaires des différentes banques du Canada, conformément à l'Acte 34 Victoria, chap. 5, section 12.

COMPAGNIE DE CREDIT FONCIER DU CANADA : — Conformément à l'Acte 34 Victoria, chapitre 7, section 37.

No. 12... BAPTEMES, MARIAGES ET SÉPULTURES : — État général des, pour certains districts de la province de Québec. (*Pas imprimé.*)

No. 13... CHEMIN DU PACIFIQUE : — Message communiquant copie d'une charte accordée à une compagnie de capitalistes canadiens pour la construction du chemin de fer du Pacifique, avec les documents et la correspondance relatifs à ce sujet.

————— Copie de la correspondance au sujet du plan de M. William Kersterman, pour la construction du chemin de fer canadien du Pacifique.

————— Réponse (en partie) à une adresse. Pouvoirs de procureur dont se sont servis J. A. Macdonald, J. J. C. Abbott, H. N. Nathan, jr., et D. et Wm. Smith, au nom de F. Cumberland, D. McInnes, J. B. Beaudry, jr., J. S. Helmchen, et Andrew McDermot, relativement au chemin du Pacifique, etc.

————— Articles de la convention conclue entre Sa Majesté la Reine Victoria, d'une part, et plusieurs personnes, d'autre part.

No. 14... MANUFACTURES CANADIENNES : — Rapport de la liste des articles employés comme matières brutes dans les manufactures canadiennes, qui sont placées sur la liste des articles admis libres de droits, en vertu de l'Acte 34 Victoria, ch. 10, sect. 3.

No. 15... FONDS DE RETRAITE : — État de toutes les allocations et gratifications accordées en vertu de l'Acte 33 Victoria, ch. 4, accompagné d'un état des cas où des additions ont été faites au nombre réel d'années des personnes employées dans le service civil qui ont été mises à la retraite.

No. 16... STEAMERS Océaniques : — Contrat conclu le 1er février 1873, entre Sir Hugh Allan, de la cité de Montréal, dans la province de Québec, dans la Puissance du Canada, propriétaire de navires, et l'Hon. Alexander Campbell, maître général des Postes de la dite Puissance.

- No. 17... STATUTS :—État officiel de la distribution des statuts de la Puissance du Canada, 35 Victoria, 5me session du 1er Parlement, 1872, en vertu des dispositions de l'Acte 31 Victoria, ch. I, sect. 14. (*Pas imprimé.*)
- No. 18... RECETTES ET PAIEMENTS :—État des recettes et paiements de la Puissance du Canada, pour le semestre expiré le 31 décembre 1872.
- No. 19... RECENSEMENT :—Rapport des procédés et des dépenses requis par l'Acte du recensement de 1870. (*Pas imprimé.*)
- Réponse à une adresse, Etat détaillé, avec copies des reçus et pièces justificatives, des sommes payées par le gouvernement fédéral à M. Jacques Oliva, du village de Montmagny, pour ses services et dépenses comme commissaire du recensement de 1871, et ceux de ses énumérateurs pour le district No. 163, Montmagny. (*Pas imprimé.*)
- No. 20... DÉPENSES IMPREVUES :—Etat des deniers payés à même le crédit pour dépenses imprévues, du 1er juillet au 31 décembre 1872, en vertu de l'Acte 35 Victoria, ch. 3, et en vertu d'ordres en conseil.
- No. 21... CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL :—Rapport des commissaires du.
- Réponse à un ordre de la Chambre des Communes pour un état indiquant l'évaluation des matériaux sur la section No. 5 du chemin de fer Intercolonial, suivant les plans primitifs d'après lesquels les soumissions ont été demandées.
- Message transmettant le rapport des commissaires pour la construction du chemin de fer Intercolonial, et la minute en conseil du 19 juin 1872, relatives aux réclamations par les premiers entrepreneurs des sections Nos. 1 à 7 de cette ligne.
- Réponse à une adresse indiquant le nombre de trains spéciaux sur le chemin de fer dit "l'European and N. American railway," et la partie de l'Intercolonial qui va jusqu'à Amherst, etc.; indiquant aussi le nom et le nombre de personnes qui ont voyagé gratis sur ces chemins. (*Pas imprimé.*)
- No. 22... MCDUGALL, HON. WM :—Réponse à une adresse. Correspondance entre le gouvernement de la Puissance et l'Hon. Wm. McDougall, depuis le 1er juin 1872, au sujet de la nomination de ce dernier à toute charge ou emploi sous le gouvernement.
- Réponse à une adresse. Etat détaillé indiquant les dates auxquelles des sommes d'argent ont été payées à l'Hon. Wm. McDougall, depuis le 1er juin 1872, pour des services rendus ou à rendre par lui au gouvernement, ou pour des dépenses ou allocations se rattachant à ces services. (*Pas imprimé.*)
- No. 23... SAUVAGES :—Rapport annuel sur les affaires des, pour l'année expirée le 30 juin 1872.
- Réponse à une adresse. Communications des sauvages et autres dans la province de Manitoba avec le gouvernement au sujet du mécontentement existant parmi les chefs, sous-chefs et sauvages avec qui des traités ont été faits dans Manitoba et le territoire adjacent, dans l'année 1871.
- Réponse à une adresse. Rapport du surintendant des affaires des sauvages pour la Colombie-Britannique, pour 1872-73, avec copie de toute la correspondance subséquente concernant les affaires des sauvages de la dite province.
- Réponse à une adresse indiquant le nombre de sauvages dans les différents comtés de la Puissance en faveur desquels des lettres patentes ont été émises, leur accordant un droit à vie sur les terres à eux accordées, indiquant le nombre d'acres distribués à chacun. [*Pas imprimées.*]
- Réponse à une adresse. Correspondance entre le Département du Secrétaire d'état (division des affaires des sauvages) et le Département des terres de la Couronne du Nouveau-Brunswick, et copie de tous autres documents en la possession du dit Département touchant cette partie de la réserve des sauvages Tobiques, dans Victoria, Nouveau-Brunswick, sur laquelle des colons blancs résident. [*Pas imprimée.*]
- No. 24... CANAL ST. PIERRE :—Réponse à une adresse. Correspondance avec les ingénieurs locaux au sujet de l'élargissement du canal St. Pierre. [*Pas imprimée.*]

— Réponse à une adresse. Ordres en conseil relatifs au prélèvement de droits sur les navires et embarcations passant par le canal St. Pierre.

MATIÈRES DU VOLUME No. 6.

- No. 25... CANAL WELLAND :—Réponse conformément à l'ordre de la Chambre. Copie des soumissions pour des travaux sur le canal Welland, avec indication des soumissions qui ont été retirées du consentement du Département, ainsi qu'avec les noms des cautions, et toute correspondance se rattachant à ces soumissions.
- Réponse à une adresse. Rapport des ci-devant commissaires chargés d'examiner les différends routes pour l'élargissement du canal Welland, ainsi que celui de l'ingénieur en chef sur ce sujet.
- No. 26... AGRICULTURE :—Rapport du Ministre de l'agriculture du Canada, pour l'année 1872.
- No. 27... RYLAND, G. H. :—Réponse à une adresse demandant copie de toute correspondance et de tous documents relatifs aux réclamations de M. G. H. Ryland, qui peuvent avoir été échangées entre ce monsieur et le gouvernement, depuis le 1er septembre 1868, avec aussi la dernière dépêche du duc de Buckingham sur le même sujet. [*Pas imprimée.*]
- No. 28... ASSURANCE :—Etat fait par les compagnies d'assurance, conformément à l'Acte 31 Victoria, chap. 48, sect. 14.
- No. 29... COURS D'EAU NAVIGABLES :—Réponse à une adresse demandant le rapport de la commission nommée pour s'enquérir de l'état des cours d'eau navigables.
- No. 30... COMPAGNIE HYDRAULIQUE DE ST. LOUIS :—Réponse à une adresse, demandant copie des rapports des ingénieurs du gouvernement sur les travaux que se proposait d'entreprendre la Compagnie hydraulique de St. Louis, entre l'Isle-au-Héron, dans le fleuve St. Laurent, au pied des rapides St. Louis, et la rive nord du fleuve St. Laurent. [*Pas imprimée.*]
- No. 31... CANAL DES CASCADES :—Réponse à une adresse demandant copie de toutes pétitions (avec les noms des pétitionnaires apposés sur chaque pétition) qui ont été adressées à Son Excellence, demandant la sanction de la construction d'un canal depuis les Cascades jusqu'à Côteau Landing, sur la rive nord du St. Laurent.
- No. 32... ADJUDANTS GÉNÉRAUX :—Réponse à une adresse demandant un état indiquant les occasions dans lesquelles il a été accordé des congés à des députés-adjudants généraux de la milice et autres officiers salariés de l'état-major de la milice, depuis le 1er oct. 1868, et la durée de l'absence dans ces occasions.
- No. 33... TERRES DU LAC SUPERIEUR :—Réponse, conformément à l'ordre de la Chambre, indiquant le nombre de demandes faites au gouvernement pour des terres dans le territoire réclamé par la province d'Ontario, situé à l'ouest et au nord du lac Supérieur; les noms et la résidence des personnes qui ont fait ces demandes, la quantité de terres demandée par chaque personne ou compagnie, le montant des deniers déposés par chaque personne ou compagnie, les cas où ces demandes ont été accompagnées de plans et d'arpentages, et une désignation des terres qu'on a ainsi demandées.
- No. 34... JUGE BOSSÉ :—Réponse à une adresse demandant copie de la correspondance échangée entre le gouvernement de la Puissance et celui de Québec, depuis le 10 juin 1872, ainsi que celle échangée entre ces deux gouvernements et l'honorable Joseph Noël Bossé, juge de la Cour supérieure de la province de Québec pour les districts de Montmagny et de Beauce, au sujet de la résidence qui lui a été assignée dans l'un des dits districts, et aussi copie de tous ordres en conseil des deux gouvernements pour le même sujet. [*Pas imprimée.*]
- No. 35... ARBITRAGE :—Réponse à une adresse demandant copie de toutes correspondances qui ont pu être échangées entre le gouvernement de la Puissance, ou aucun de ses membres, et les gouvernements des provinces d'Ontario et de Québec, ou aucun des membres d'eux, au sujet de l'arbitrage qui a eu lieu pour la division entre la province d'Ontario et celle de Québec du surplus de la dette de la ci-devant province du Canada au-delà des 62,500,000 piastres pris à la charge de la Puissance du Canada par l'Acte de l'Amérique Britannique du Nord, 1867, ainsi qu'au sujet de tout appel devant le Conseil Privé de la décision des arbitres.

- No. 36... IMPRESSIONS : — La réponse à une adresse demandant copie de tous ordres en conseil, de toute correspondance ou autres documents relatifs à la poursuite récemment intentée contre le gouvernement, de son consentement, par l'imprimeur du Parlement et du gouvernement; aussi copie de tous ordres en conseil, de toute correspondance ou autres documents relatifs à des avances de deniers publics faites au dit imprimeur avant ou depuis les dernières élections, avec un état de la garantie, s'il en est, possédée par le gouvernement, à l'effet que les dites avances soient remboursées; et aussi un état de toute somme qui peut avoir été payée par aucun département à l'entrepreneur des impressions, en sus des prix portés au contrat. (*Pas imprimée.*)
- No. 37... RAPIDES DE LA CULBUTE : — Réponse à une adresse demandant copie de toutes explorations, plans et estimations du canal projeté aux rapides de la Culbute, sur la rivière des Outaouais.
- No. 38... TERRITOIRES DU NORD-OUEST : — Message transmettant l'ordre en conseil du 12 février 1873, autorisant le lieutenant-gouverneur des territoires du Nord-Ouest en conseil à établir des dispositions pour l'administration de la justice, et à faire des lois et ordonnances, et à établir des institutions pour la paix, l'ordre et le bon gouvernement de ces territoires.
- No. 39... GRAND-OCCIDENTAL : — Réponse à une adresse demandant toute correspondance avec le gouvernement au sujet d'une prétendue violation des lois sur le revenu par la Compagnie du grand chemin de fer Occidental, et copie de tous les témoignages pris à toute enquête qui peut avoir eu lieu à cet égard, avec un état des réclamations contre la dite compagnie pour l'obliger à rembourser les droits. [*Pas imprimée.*]
- No. 40... TRAITE DE RECIPROCITE, E. U. : — Réponse à une adresse entre le gouvernement de la Puissance et celui des Etats-Unis au sujet de la réciprocité de commerce entre les deux pays, ou tous autres documents sur ce sujet.
- No. 41... POLICE FEDERALE : — Etat en conformité de l'Acte 31 *Vict.*, ch. 73, du nombre d'hommes employés dans la police de la Puissance, durant chaque mois de l'année 1872, de leur paye, de leurs frais de voyage, etc.
- No. 42... PORT DE SAINT-JEAN, COLLECTEUR DU : — Réponse à une adresse demandant copie de toutes instructions données au collecteur du port St. Jean (Nouveau-Brunswick) par le ministre des douanes, ou par ordre du Gouverneur-Général en conseil, depuis le 1er juillet 1867;
- Copie de toutes instructions données par le collecteur des douanes ou par son entremise, ou autrement, à J. Sandall, commis; à S. E. Gerow, préposé au débarquement des marchandises, et à T. Bustin, garde-clefs, officiers du département des douanes au port de St. Jean, N. B., ou à aucun d'eux;
- Copie de tout rapport sur tout magasin d'entrepôt dans la cité de St. Jean, N. B., fait depuis le 1er juillet 1867, par tout inspecteur ou autre officier de douane;
- Un état indiquant la description, le montant et la valeur des marchandises en entrepôt qu'on prétend avoir été illégalement enlevées durant l'année 1872, ou auparavant, du magasin d'entrepôt, dans la cité de St. Jean, appartenant à John C. Brown; le montant des droits payables sur les marchandises ainsi enlevées; le montant, s'il en est, payé ou perçu après que cet enlèvement a été connu, et le montant des droits sur ces marchandises encore dû et non payé; copie de tout rapport fait touchant l'enlèvement illégal de marchandises en entrepôt dans le magasin d'entrepôt de la cité de St. Jean, appartenant à John C. Brown, et touchant la conduite du collecteur et des autres officiers de douane, destitués depuis, fait par l'hon. S. L. Tilley, alors ministre des douanes, après la visite qu'il fit à St. Jean dans le but, disait-on, de s'enquérir des faits dans cette affaire;
- Copie des déclarations de James R. Ruel, écr., collecteur; de J. Sandall, commis; S. E. Gerow, préposé au débarquement des marchandises; et T. Bustin, garde-clefs, officiers du département des douanes, dans la cité de St. Jean, N. B., touchant l'enlèvement de marchandises en entrepôt, prises par écrit par James Johnston, écr., assistant-commissaire des douanes; copie de tout rapport, ou de tous rapports, faits par le dit M. Johnston concernant le dit enlèvement illégal de marchandises en entrepôt, concernant la conduite des officiers depuis destitués, et les procédures subséquemment prises;
- Copie de toute correspondance avec W. H. Tuck, Ecr. touchant les procédures prises par J. T. Kennedy, épiciier, par voie de *replevin*, pour recouvrer la possession d'une quantité de sucre et de mélasse qu'on dit être une partie des marchandises en entrepôt ainsi illégalement enlevées et saisies au nom du gouvernement de la Puissance, et touchant la poursuite au criminel de John C. Brown;

Copie de toute correspondance avec le dit W. H. Tuck, ou toute autre personne, touchant tout arrangement pour le paiement, par billet promissoire ou autrement, du montant des droits de douane payables sur toutes les marchandises en entrepôt ainsi illégalement enlevées ;

Copie de la pétition de J. T. Kennedy, de la cité de St. Jean, N.-B., au Gouverneur-Général en conseil, demandant que le montant qu'il a été forcé de payer comme droits de douane sur une partie des marchandises qu'on dit avoir été illégalement enlevées de la maison d'entrepôt, appartenant au dit John C. Brown, lui soit remboursé ;

Copie de tous affidavits, certificats ou autres papiers annexés à la dite pétition ; copie de toute correspondance, de tous rapports et mémoires adressés au Gouverneur-Général en conseil, par le ministre des douanes ; copie de toutes minutes et ordres en conseil, et de tous autres papiers quelconques relatifs au prétendu enlèvement illégal des marchandises du magasin d'entrepôt, appartenant au dit John C. Brown. (*Pas imprimée.*)

- No. 43... JOHNSON, F. G. :—Réponse à une adresse demandant copies des documents suivants :—
- 1o. La commission nommant l'honorable F. G. Johnson comme l'un des juges de la Cour Supérieure de la province de Québec ;
 - 2o. La commission nommant le dit honorable F. G. Johnson recorder de Manitoba ;
 - 3o. La commission nommant le dit honorable F. G. Johnson au poste de lieutenant-gouverneur de la province de Manitoba ;
 - 4o. La révocation de sa commission comme lieutenant-gouverneur de Manitoba ;
 - 5o. La commission nommant l'honorable T. K. Ramsay juge suppléant de la Cour Supérieure de Québec. [*Pas imprimée*]

- No. 44... ÉCOLES DU NOUVEAU-BRUNSWICK :—Réponse à une adresse demandant copie de toute correspondance échangée en vertu d'une résolution passée le 30 mai dernier (1872) par la Chambre des Communes du Canada, entre le gouvernement de la Puissance, les officiers en loi de la Couronne en Angleterre, et le comité judiciaire du Conseil Privé, au sujet de la loi passée en 1871 par la législature locale du Nouveau-Brunswick, relativement aux écoles communes de cette province, avec tous documents se rattachant à tel sujet, et mis entre les mains du gouvernement de la Puissance depuis la passation de la résolution susdite.

—Réponse à une adresse demandant copie de tous les documents produits, pièces de procédure et jugement dans une cause *ex parte Renaud*, dans laquelle jugement fut rendu par la cour suprême du Nouveau-Brunswick, le 12 février dernier, sur la question de constitutionnalité de l'acte des écoles communes du Nouveau-Brunswick passé par la législature de cette province en 1871.

—Message transmettant copie d'une dépêche datée le 10 avril 1873, transmise par le Secrétaire-d'Etat de Sa Majesté pour les colonies, contenant un rapport ultérieur des officiers en loi de la Couronne au sujet de la loi des Écoles du Nouveau-Brunswick.

- No. 45... COMMISSAIRE DES TERRES A MANITOBA :—Réponse à une adresse demandant copie de tous rapports du commissaire des terres à Manitoba touchant la vente ou le louage des terres dans cette province ; copie de tous rapports du dit commissaire ou de toute autre partie, ou de toute correspondance avec eux, touchant la vente ou le louage des terres dans la dite province ; aussi copie de la résignation de M. Canavan, et de toute correspondance entre M. Canavan et le gouvernement ; aussi copie de toute correspondance avec le gouvernement de Manitoba au sujet des plaintes contre l'administration du bureau des terres dans cette province.

- No. 46... RIVIERE NIAGARA :—Réponse à une adresse demandant copie de toute correspondance entre le gouvernement du Canada et celui des Etats-Unis, par l'entremise du ministre britannique à Washington, ou le conseil de la cité de Buffalo, au sujet de l'obstruction de la navigation de la rivière Niagara, par la construction d'un caisson au milieu du chenal de la dite rivière pour servir à l'aqueduc de Buffalo. [*Pas imprimée.*]

- No. 47... COMTE SIMCOE, D. N., OFFICIER-RAPPORTEUR :—Réponse (en partie) à une adresse demandant un état indiquant la somme totale d'argent fournie à l'officier-rapporteur, pour la division nord du comté de Simcoe durant la dernière élection pour les Communes, pour faire face aux frais de la dite élection, et à la rémunération des personnes nommées comme députés-officiers-rapporteurs ; les noms de ces députés, en rapport avec les subdivisions dans lesquelles ils ont servi, et le montant de deniers payés à chaque député-officier-rapporteur pour les dits services, et tous les déboursés nécessaires dans l'exécution de ses devoirs officiels. (*Pas imprimée.*)

- No. 48... **QUAIS, BRISE-LAME, etc.** :—Réponse à une adresse demandant un état indiquant les quais, brise-lame, débarcadères, jetées qui appartiennent au gouvernement de la Puissance, la position respective de ces diverses constructions, les droits de péage et autres prélevés sur chacune, le montant que le gouvernement perçoit aussi sur chacune de ces constructions sous forme de loyer ou autrement, les noms des locataires et occupants.
(*Pas imprimée.*)
- No. 49... **HAVRE DU PORT-STANLEY** :—Réponse (en partie) à une adresse, comprenant :
- 1o.—Copie de tous ordres en conseil relatifs au transport, en 1859, du havre de Port-Stanley à un bureau de syndics pour être possédé en fidéicommiss, pour la compagnie du chemin de fer de London et Port-Stanley ;
 - 2o.—Copie du cautionnement donné par les dits syndics ;
 - 3o.—Etat des vacances qui peuvent avoir eu lieu dans le dit bureau de syndics, indiquant comment elles ont été remplies ;
 - 4o.—Etat de tous octrois faits par le gouvernement qui n'avaient pas été dépensés lors du transport, et de tous octrois faits depuis cette date ;
 - 5o.—Etat de toutes les recettes provenant du dit havre, et des dépenses faites par les dits syndics depuis la date du transport, indiquant les taux des péages exigés et les sommes perçues chaque année, et les différents items de dépense, en autant que ces détails pourront être constatés par les documents en la possession du gouvernement ;
 - 6o.—Copie de toute la correspondance avec les dits syndics au sujet du dit havre.
(*Pas imprimée.*)
- Réponse à une adresse demandant la correspondance, les rapports d'ingénieurs, etc., relatifs à la constitution de Port-Stanley en un havre de refuge.
(*Pas imprimée.*)
- Réponse supplémentaire à l'adresse du 24 mars (*sur le 5ème paragraphe de cette adresse*) demandant un état de toutes les recettes provenant du dit havre, et des dépenses faits par les dits syndics depuis la date du transport. (*Pas imprimée.*)
- No. 50... **CONSEILS DE LA REINE** :—Réponse à une adresse demandant toute correspondance entre le gouvernement du Canada et celui de toute province au sujet de la nomination de Conseils de la Reine, et copie de toute opinion donnée sur ce sujet par les officiers en loi de la Couronne en Angleterre, et qui peut avoir été communiquée au gouvernement.
- No. 51... **DRAGUEUR LE "CANADA"** :—Réponse à une adresse du 23 du courant, demandant un état de tout l'ouvrage fait durant l'année 1872 par le dragueur à vapeur de la Puissance, le "Canada" ; aussi un état du coût du "Canada" indiquant le montant des réparations qui y ont été faites durant l'année 1872, et les dépenses quotidienne du "Canada" quand il est employé et quand il ne l'est pas. (*Pas imprimée.*)
- No. 52... **ÉCLUSE DE SAINT OURS** :—Réponse à une adresse demandant la correspondance entre Lévi Larue, surintendant de l'écluse de Saint-Ours, et le gouvernement, au sujet de la rémunération des personnes employées à la dite écluse. (*Pas imprimée.*)
- No. 53... **BOIVIN C. A. ET ROY, AIMÉ** :—Réponse à une adresse demandant copie de tous comptes et reçus des deniers payés à C. A. Boivin, Ecr., et Aimé Roy, Ecr., collecteurs du revenu pour les districts de Saint-Hyacinthe et Richelieu pour contingents chaque année, depuis leurs nominations jusqu'à ce jour, et de toutes pièces justificatives à l'appui de ces comptes.
(*Pas imprimée.*)
- No. 54... **COLOMBIE-BRITANNIQUE, DÉPARTEMENT DU REVENU DE L'INTERIEUR** :—Réponse à une adresse demandant copie du rapport de l'agent spécial du Département du revenu de l'intérieur concernant la Colombie Anglaise. (*Pas imprimée.*)
- No. 55... **CAMPLEMENT DES VOLONTAIRES A LÉVIS** :—Réponse à une adresse à Son Excellence le Gouverneur Général, le priant de faire mettre devant la Chambre copie du rapport du jugement et de tous les procédés d'une Cour d'enquête de division qui a été tenue à Lévis, lors du campement des volontaires au dit endroit, en juin et juillet 1872.
- No. 56... **POUVOIR D'EAU DE GANANOQUE** :—Réponse à une adresse demandant copies :
- 1o.—D'une pétition de D. Ford Jones, Ecr., et autres, relative au pouvoir d'eau de Gananoque tel qu'affecté par le canal Rideau ;
 - 2o.—D'un mémoire de R. P. Colton, relatif à la dite pétition ;
 - 3o.—Du rapport d'ingénieur et des papiers concernant la pétition de certains habitants du township de Pittsburgh, demandant qu'une place de moulin soit louée à Brewers en 1861 ;
 - 4o.—Du rapport de W. Kingsford, concernant la pétition du dit D. Ford Jones, Ecr., fait en 1872. (*Pas imprimée.*)

- No. 57... ATLANTIC, STEAMSHIP:—Message transmettant à la Chambre des Communes des copies d'ordres en conseils et minutes des délibérations de la Cour d'enquête relativement au naufrage du vapeur l'*Atlantic*. [*Pas imprimé.*]
- Réponse à une adresse demandant copie de toute correspondance, de tous papiers, témoignages et rapport se rattachant en quoi que ce soit au naufrage du steamer l'*Atlantic* sur la côte de la Nouvelle-Ecosse, et aux services méritoires du Rév. W. J. Ancient et autres, à l'occasion de cette calamité. [*Pas imprimée.*]
- No. 58... CHICOINE, ADOLPHE J:—Réponse à une adresse demandant un état détaillé de toutes les sommes d'argent payées depuis le premier janvier 1868 jusqu'à ce jour par le gouvernement de la Puissance à J. Adolphe Chicoine, écrivain, avocat de la cité de St. Hyacinthe, province de Québec, avec copie de tous reçus et pièces justificatives de tels paiements donnés par le dit Chicoine. (*Pas imprimée.*)
- No. 59... ACTES LOCAUX, N. B:—Réponse à une adresse demandant copie de tous actes passés par la législature locale du Nouveau-Brunswick durant sa présente session, et sanctionnés par le lieutenant-gouverneur de cette province, mardi le 25 mars 1873. [*Pas imprimée.*]
- No. 60... RAPPORTS D'ÉLECTION:—Réponse en conformité de l'Ordre de la dite Chambre demandant un état indiquant le nombre de votes enregistrés pour chaque candidat dans les différents districts électoraux durant la dernière élection générale, le nombre total de votes sur les listes électorales de chaque tel district et la population de chaque collège électoral telle qu'indiquée par le dernier recensement.
- Réponse à une adresse demandant un état de toutes les sommes payées pour faire face aux frais des dernières élections pour cette Chambre, dans les différentes divisions électorales par toute la Puissance, indiquant les officiers rapporteurs et les députés-officiers-rapporteurs auxquels ces sommes ont été payées, et distinguant les différents services pour lesquels les paiements ont été faits.
- No. 61... TERRES DE LA MARINE:—Réponse à une adresse demandant un état indiquant la quantité de terres réservées pour la marine dans la province d'Ontario qui a été transférée au gouvernement de la Puissance par les commissaires de l'amirauté, avec la date de chaque transfert; aussi un état indiquant en détail les sommes reçues jusqu'à présent par le gouvernement de la Puissance comme loyer ou autrement, pour l'usage ou l'occupation de ces terres, etc.
- No. 62... GLISSOIRES DE LA RIVIÈRE MADAWASKA:—Réponse à une adresse demandant copie de certaines réclamations contre le gouvernement pour pertes encourues par la destruction des estacades à l'embouchure de la rivière Madawaska, dans le printemps de 1871; et copie de toutes parties des témoignages pris par les arbitres qui ont examiné les dites réclamations, qui ont trait à la conduite de John Harvey, le maître de glissoire en cet endroit. [*Pas imprimée.*]
- No. 63... PRIVILEGE DU FOIN, MANITOBA:—Réponse à une adresse demandant copie de toutes instructions données aux commissaires nommés pour s'enquérir sur les prétentions au privilège du foin dans Manitoba. [*Pas imprimée.*]
- Réponse à une adresse demandant la correspondance échangée entre le gouvernement fédéral et la Compagnie de la Baie d'Hudson, au sujet du privilège du foin dans Manitoba. [*Pas imprimée.*]
- No. 64... RIVIERE ROUGE:—Réponse à une adresse demandant copie de toute communication adressée par tout membre du gouvernement, ou avec son autorisation, à Louis Riel, ou à toute autre personne, touchant une amnistie ou un pardon, ou toute mesure en faveur des assassins de Thomas Scott, ou en faveur d'aucune des personnes concernées dans les troubles de la Rivière-Rouge.
- No. 65... COLLINGWOOD, PORT D'ENTRÉE DE:—Réponse à une adresse demandant copie d'une requête qu'on prétend venir de la ville de Collingwood demandant que le port de Collingwood soit constitué en un port d'entrée; aussi copie de tous papiers et de toute correspondance, s'il en est, de la part du gouvernement, concernant la dite requête. (*Pas imprimée.*)
- No. 66... NATURALISATION DES ALLEMANDS:—Réponse (en partie) à une adresse demandant toute la correspondance entre le gouvernement Impérial et celui du Canada au sujet de la naturalisation des Allemands; aussi copie de toute correspondance sur ce sujet entre le gouvernement Canadien et des sociétés allemandes en Canada.

- No. 67... ROBERTSON, WM.—Réponse à une adresse demandant copie de tous documents, lettres, rapports, témoignages et papiers concernant une enquête récemment tenue au sujet de William Robertson, écr., maître de poste au village de Lanark, et concernant sa démission comme tel. (*Pas imprimée.*)
- No. 68... ILE DU PRINCE-ÉDOUARD :—Message transmettant, pour l'information de la Chambre des Communes, les documents relatifs à l'union projetée de l'île du Prince-Édouard avec le Canada.
- No. 69... CHEMIN DE FER DU NORD DU CANADA :—Documents relatifs à la dette contractée par la "Compagnie du chemin de fer du Nord du Canada" avec l'ancienne province du Canada, comme affectant le chiffre de la dette publique de cette province imputable aux provinces d'Ontario et de Québec.
- No. 70... TABAC :—Réponse à une adresse demandant un état détaillé, par province, indiquant la quantité de tabac produit en Canada durant l'année qui a précédé l'imposition des droits actuels de licence et d'accise, ainsi que la quantité produite durant l'année fiscale expirée le 30 juin 1872, avec le montant perçu par le gouvernement et le coût de la perception. (*Pas imprimée.*)
- No. 71... FARRAN'S POINT, MAITRE DE POSTE DE :—Réponse à une adresse demandant certains papiers concernant la démission du maître de poste à Farran's Point. (*Pas imprimée.*)
- No. 72... SERVICE POSTAL, INDES OCCIDENTALES :—Réponse à une adresse demandant copie de toute correspondance entre le gouvernement de la Puissance et les différents gouvernements des Indes Occidentales anglaises et étrangères au sujet d'un service postal entre ces pays ; aussi copies de toutes soumissions ou offres pour l'accomplissement de ce service.
- No. 73... PECHE A LA LIGNE DU SAUMON :—Réponse à une adresse du 1er courant demandant un état des rivières concédées par le gouvernement dans la province de Québec avec le privilège exclusif d'y faire la pêche à la ligne du saumon, indiquant le nom et la situation de chaque rivière, les noms, résidences et occupations de chacun des locataires ou concessionnaires des dites rivières, ainsi que la durée et le prix de chaque bail ou licence ainsi accordée.
- No. 74... SEIGNEURIE DE MINGAN :—Réponse à une adresse demandant la correspondance entre le gouvernement, ou quelqu'un des ministres, et certains acquéreurs de la seigneurie de Mingan, au sujet de la concession qui leur a été faite du droit de pêche dans les rivières qui la traversent, ainsi que sur les eaux du golfe Saint-Laurent en face de la dite seigneurie ; aussi copie de tous ordres en conseil et de tous autres documents relatifs à la dite concession. (*Pas imprimée.*)
- No. 75... PÉNITENCIERS :—Cinquième rapport annuel des directeurs des Pénitenciers du Canada, pour 1872.
- No. 76... IMMIGRATION :—Réponse (en partie) à une adresse demandant un état indiquant comment la somme accordée aux gouvernements locaux des provinces du Nouveau-Brunswick, de la Nouvelle-Ecosse, de Québec, d'Ontario et de la Colombie-Anglaise, a été dépensée ; aussi copie des règlements faits par le gouvernement du Nouveau-Brunswick pour la colonisation des établissements d'Hellerup et de Kincardine, et de tous autres règlements relatifs à l'immigration et à la colonisation faits par ce gouvernement durant les années 1872 et 1873.
- No. 77... ILES DANS LE SAINT-LAURENT :—Réponse à une adresse demandant copie de toutes les patentes émises pour les îles ou des parties d'île dans le Saint-Laurent, en front ou formant partie du comté de Leeds ; un état indiquant toutes telles îles ou parties d'île vendues, mais dont les patentes n'ont pas été émises en faveur des acheteurs ; toutes telles îles ou parties d'île qui ont été louées ; toutes les personnes qui ont demandé à acheter, louer ou occuper aucune des dites îles ou parties d'île ; les dates et les noms des parties ; aussi copie de toute correspondance depuis les dix dernières années avec les personnes qui ont demandé à acheter ou à louer aucune des dites îles ou parties d'île. (*Pas imprimée.*)
- No. 78... Réponse à l'ordre de la Chambre, demandant un état indiquant le montant dépensé, durant la dernière année fiscale, pour des annonces du gouvernement, ou pour le service public, dans aucun des journaux publics de la Puissance ; le montant payé à chaque journal, et l'objet pour lequel cet argent a été payé ; aussi le montant payé pour abonnements, et pour quels journaux.

RAPPORT ANNUEL

DU

DÉPARTEMENT

DE LA

MARINE ET DES PÊCHERIES,

POUR L'ANNÉE EXPIRÉE LE 30 JUIN 1872.

IMPRIMÉ PAR ORDRE DU PARLEMENT.



OTTAWA :

IMPRIMÉ PAR I. B. TAYLOR, 29, 31 ET 33, RUE RIDEAU

1873.

CINQUIEME RAPPORT ANNUEL

DU

MINISTERE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES,

POUR L'ANNÉE EXPIRÉE LE 30 JUIN, 1872.

A Son Excellence le Très Honorable Sir Frédérick Temple, Comte de Dufferin, Vicomte et Baron Clandeboye de Clrndeboye, dans le Comté Down, dans la Pairie du Royaume-Uni, Baron Dufferin et Clandeboye de Ballyleidy et Killeleagh, dans le Comté Down, dans la Pairie d'Irlande, et Baronnet, Chevalier du Très Illustre Ordre de St. Patrice et Chevalier Commandeur du Très-Honorable Ordre du Bain, Gouverneur-Général du Canada, etc., etc., etc.

PLAISE A VOTRE EXCELLENCE :

J'ai l'honneur de présenter, pour l'information de Votre Excellence et de la législature du Canada, le cinquième rapport annuel et les états de compte du ministère de la marine et des pêcheries, pour l'année fiscale expirée au 30 juin 1872.

Bien que les états de compte que l'on trouvera dans les annexes de ce rapport soient dressés, comme l'exige la loi, jusqu'à la date du 30 juin dernier, il y a, dans le rapport, un compte-rendu de plusieurs des opérations jusqu'à la fin de l'année de calendrier expirée hier.

Les affaires ont graduellement augmenté depuis la création du ministère de la marine et des pêcheries, le 1er juillet, 1867, par suite de l'extension des limites de la Confédération

Canadienne et par le fait que de nouvelles divisions du service public ont été mises dans les attributions de ce ministère.

L'administration de la division des pêcheries a été, pour moi, depuis cinq ans, la source d'un travail considérable et d'une vaste correspondance, non seulement avec les autorités intéressées dans nos pêcheries maritimes et littorales, mais avec les nombreux officiers employés par le ministère dans les fonctions délicates de protéger nos stations de pêche contre les empiètements des personnes qui n'y ont pas légalement accès.

La construction de nouveaux phares, qui était d'abord dans les attributions du ministère des travaux publics, mais qui est maintenant dirigée par ce ministère, a considérablement augmenté mes travaux et ceux de mes employés ; la correspondance a augmenté d'autant, vu que les emplacements de plusieurs de ces constructions se trouvent sur des points éloignés des côtes de la mer et des lacs et que leur construction demande un contrôle actif. L'Acte 33 Vic., chap. 18, autorise le ministre de la marine et des pêcheries à faire ériger des phares et autres constructions publiques s'y rapportant, seulement d'après des ordres du gouverneur en conseil ; mais depuis la passation de cet acte, tous les nouveaux phares, phares flottants ; sifflets d'alarme à vapeur, en Canada, ont été érigés sous le contrôle de ce ministère. Le nombre des nouveaux phares, y compris ceux de la côte, des lacs et rivières à l'intérieur, plus quatre bateaux-lumières établis depuis la confédération et quelques autres alors donnés à contrat à la Nouvelle-Ecosse, plus ceux qui sont actuellement donnés à l'entreprise s'éleve à 142. En outre de ces nouveaux phares, on a reconstruit et amélioré plusieurs des anciens phares, auxquels on a ajouté 18 sifflets d'alarme à vapeur (y compris ceux qui sont en voie de construction,) soit autant de garanties pour la sûreté de la navigation sur nos côtes. Depuis la création de ce ministère, on a aussi établi un grand nombre de bouées sur nos côtes et nos eaux à l'intérieur.

Le réglemeut de toutes les questions relatives à l'examen des capitaines et seconds de navires, et l'octroi de certificats de service et de capacité, ont grévé considérablement le service de ce ministère ; mais l'introduction de ce système a parfaitement réussi en Canada : les diplômes canadiens ont été reconnus en Angleterre et ailleurs, et nos marins instruits sont actuellement reconnus et appréciés dans tout le Royaume-Uni ; avantages précieux pour le Canada. Avant que ce système eût été introduit en Canada et que le gouvernement anglais eût commencé à reconnaître les diplômes de capacité accordés par ce ministère, il arrivait souvent que nos capitaines et seconds de navire, à leur arrivée en Angleterre sur des navires dont ils étaient quelquefois en partie propriétaires, ne pouvaient pas subir les examens requis à temps pour repartir, vu que tous les navires anglais acquittés pour des voyages au long cours devaient avoir des capitaines et seconds porteurs de diplômes de capacité accordés par le gouvernement anglais ; il en résultait qu'ils devaient abandonner le commandement de leurs navires à d'autres officiers porteurs des certificats requis et se sentaient ainsi dans une position inférieure à celles des capitaines anglais ; il est pourtant bien reconnu que les marins des colonies de l'Amérique Britannique du Nord ne le cèdent en rien, sous

le triple rapport de l'intelligence, de la capacité et de la sobriété, à ceux du Royaume-Uni ou de tout autre pays maritime. Mais ces abus sont réformés, et le jeune capitaine canadien, qui a passé les examens nécessaires dans son pays, se rend en Angleterre sur le navire qu'il commande, l'entre, le décharge et, après avoir pris un nouveau chargement pour un port étranger, demande son acquit à la douane et, en réponse aux questions d'usage, produit la pièce importante qui lui a été délivrée par ce ministère, puis, avec un légitime orgueil, il peut ajouter : " Je suis Canadien et voilà mon diplôme." Sur quoi, il constate, à sa grande satisfaction, que son diplôme a autant de valeur que s'il l'eût obtenu à Londres.

Une autre division importante de ce ministère qui demande beaucoup de soin, d'esprit de conciliation et de fermeté, c'est l'inspection de tous les vapeurs canadiens, de leurs chaudières et de leurs machines. Leur nombre a constamment augmenté depuis quelques années, et aujourd'hui l'on en compte 473; en outre, non-seulement un grand nombre de Canadiens mais une foule d'Américains et d'étrangers d'autres pays voyagent sur ces bateaux durant l'été, attirés qu'ils sont par l'aspect pittoresque de notre pays; il est donc de la plus haute importance que cette inspection soit faite minutieusement et avec impartialité en sorte que les armateurs de vapeurs et le public gardent une entière confiance. L'examen des mécaniciens qui font le service de ces chaudières et machines nécessite actuellement un travail considérable et est d'une importance égale à celle de l'examen des chaudières et machines. Durant l'année, 741 mécaniciens de vapeurs de différents grades ont obtenu des brevets de capacité et les demandes continuent à se multiplier. Toute cette division du ministère exige un grand travail et comporte une grande responsabilité, parce qu'il s'élève sans cesse entre les inspecteurs, les armateurs et les mécaniciens des questions qui demandent du soin et de l'attention. Je suis heureux d'avoir à constater que le service de cette division a été parfaitement fait et que si peu d'accidents ont eu lieu depuis cinq ou six ans, quand l'on considère le grand nombre de vapeurs et de mécaniciens examinés et l'étendue des côtes maritimes et à l'intérieur que ces vapeurs fréquentent.

L'application des lois relatives à l'engagement et au licenciement des matelots fait aussi parti des attributions de ce ministère; le " racolage " est prévu par les lois, et ce genre de délit est la source de grandes difficultés pour le service; je regrette même d'avoir à dire qu'au port de Québec tous les efforts ont été inutiles pour arrêter ou même contrôler cette dangereuse pratique. Tous les armateurs et marins savent que le terme " racolage " veut dire simplement " l'embauchage " de marins qui rompent ainsi leur engagement légal avec un capitaine de navire, et s'engagent sur d'autres vaisseaux qui ont besoin de matelots pour prendre la mer, et l'opération est naturellement très-bien payée aux embaucheurs. Cet attrait d'un gros profit a rendu très-difficile pour l'administration de trouver des moyens d'arrêter cette pratique, vu qu'il y aura toujours des gens sans principes qui s'exposeront volontiers à courir tous les risques pour réaliser de l'argent, sans s'inquiéter de l'action démoralisatrice qu'ils exercent ainsi sur leur semblables, victimes de leur rapacité. Les

racoleurs et leurs agents se rendent la nuit à bord des navires ancrés dans le port de Québec, et lorsqu'ils ne peuvent induire leurs victimes à quitter le vaisseau, ils ont recours à l'intimidation et à la violence, quelquefois même ils attaquent le capitaine, ses officiers et les hommes qu'ils veulent embaucher. Au printemps dernier, un marin qui refusait de désertre avec ces racoleurs fut tué d'un coup de feu, au milieu de la nuit, sur le gaillard d'avant de son navire, et avant qu'on eût donné l'alarme, le meurtrier fuyait sans qu'on ait pu le découvrir depuis, bien qu'on ait offert une forte récompense pour son appréhension. Le havre de Québec est si considérable et la flotte nombreuse des navires qui viennent y mouiller s'étend sur un si grand parcours qu'il faudrait toute une armée d'hommes de la police de rade pour empêcher les racoleurs d'aborder les navires, le soir, au commencement de la saison de navigation. L'effectif de cette police a été considérablement augmenté, durant la dernière saison, après le meurtre dont il a été parlé plus haut, et j'ai l'intention de recommander une mesure qui permettra au ministère d'employer, au commencement de la saison prochaine, un personnel de police beaucoup plus considérable que par le passé pour faire patrouille, la nuit, sur les quais et le fleuve. Il y a deux ans, le parlement canadien passa à mon instance un acte qui substituait l'emprisonnement aux amendes pour le racolage et autres délits s'y rapportant et, jusqu'à présent, cette loi a bien fonctionné, bien qu'elle ne soit pas assez stricte pour empêcher cette pratique illégale. Toutefois elle a eu l'effet d'empêcher un grand nombre de racoleurs d'aborder les navires, mais elle ne les empêche point d'engager les services "d'agents" (*runners*,) qui se rendent à bord des navires et induisent les matelots à désertre. J'ai l'intention de recommander plusieurs amendements aux lois relatives à cette importante question, changements qui auront pour effet, suivant moi, de diminuer le nombre des délits de ce genre ou même de mettre fin à ce trafic illicite.

Ce ministère a aussi le contrôle des observations météorologiques en Canada, et bien qu'on ait fait des efforts considérables pour perfectionner un système d'après lequel on pourrait communiquer au public des pronostics du temps et les signaux de tempêtes, particulièrement à nos ports de mer et sur les ports des lacs, on n'a encore réalisé rien de complet. Le territoire du Canada est si vaste et le nombre d'observateurs nécessaire pour compléter et perfectionner le système est si considérable, en outre, la somme votée par la législature pour ce service est comparativement si minime qu'il a été impossible d'expédier des signaux des tempêtes ou des pronostics du temps à nos principaux ports de mer, sauf dans le cas où les autorités locales ou les chambres de commerce ont consenti à payer les télégrammes. Le montant voté n'était que de \$10,000 pour tout le Canada, et ce chiffre comprend les salaires des observateurs aux stations principales, l'achat des instruments et les frais de télégraphie entre des stations du Canada et des stations des États-Unis. Le système de télégramme indiquant les pronostics du temps a été trouvé si utile aux États-Unis, tant pour les marins que les agriculteurs, qu'à mon avis on devrait le développer en Canada et établir des signaux des tempêtes à nos principaux ports de mer et aux ports des lacs. Mais pour atteindre ce but, il faudrait une forte allocation, sans laquelle on ne pourra développer le système.

Avant d'entrer dans les détails de mon rapport, je vais énumérer brièvement les différentes divisions du service public confiées au ministère dont j'ai la direction :

1. Entretien des phares, bateaux-phares, sifflets d'alarme à vapeur, bouées et balises.
2. La construction de nouveaux phares, avec quais, sifflets d'alarme à vapeur, bateaux-lumières, etc., que le gouverneur en conseil pourra prescrire.
3. Contrôle des maisons de la Trinité et des pilotes.
4. Vapeurs appartenant au gouvernement fédéral et non-employés pour la défense ou l'attaque.
5. Police des rivières et des ports.
6. Etablissements philanthropiques pour les marins naufragés,—hôpitaux de marine et soin des marins malades ou dans le dénûment et des équipages naufragés.
7. Application des lois relatives à l'inspection et au bureau des inspecteurs des bateaux à vapeur.
8. Certificats de capacité accordés aux capitaines et aux seconds.
9. Relevés et enquêtes concernant les naufrages.
10. Récompenses pour sauvetage, en mer.
11. Observations météorologiques, observatoires et sémaphores.
12. Préposés à l'engagement des matelots et bureaux de ces préposés.
13. Subventions aux vapeurs qui ne dépendent pas de l'administration des postes.
14. Contrôle des fonds perçus pour l'amélioration des havres.
15. Contrôle des commissaires et des maîtres de havre nommés par le gouvernement fédéral.
16. Application des lois concernant les pêcheries.
17. Etablissement et contrôle des nombreuses agences nécessaires pour surveiller et protéger les pêcheries maritimes, en estuaires, dans les rivières et les lacs.
18. Fermages et permis relatifs aux privilèges de pêche.
19. Réglemens concernant les pêcheries maritimes et intérieures et protection de ces pêcheries.
20. Amélioration des produits de la pêche dans certains cours d'eau ou renouvellement de ces produits.
21. Pisciculture.
22. Police maritime et protection des pêcheries cotières contre les étrangers ; application des articles du traité passé avec les Américains relativement aux pêcheries, et, en général, toutes questions relatives aux intérêts maritimes du Canada non-comprises dans la liste précédente et ne faisant point partie des attributions d'un autre ministère.

La somme dépensée par le ministère de la marine et des pêcheries pour les différentes divisions du service public qu'il a administrées durant l'année fiscale expirée au 30 juin dernier, a été de \$642,591.08, et le montant voté pour ces services était de \$698,516.65. Le service extérieur de ce ministère comprenait, l'année dernière, 1,035 personnes.

Je vais maintenant faire rapport sur la construction de nouveaux phares et sur les phares déjà établis en Canada.

DIVISION D'ONTARIO,

Pour en faciliter le contrôle, on a étendu cette division depuis le phare de Lachine sur le lac St. Louis, jusqu'aux phares du lac Supérieur, et en y comprenant les phares de la rivière des Outaouais. Dans mon dernier rapport annuel, je mentionnais deux balises récemment construites à la pointe L'Orignal et à la pointe McTavish, sur la rivière des Outaouais, à une faible distance en amont de Grenville ; je disais que ces deux balises étaient du système catoptrique, munies chacune de deux lampes à mèches plates et de réflecteurs de quinze pouces. Ces phares furent allumés, pour la première fois, le 10 octobre 1871, et le coût de construction et d'équipement figure dans les comptes du bureau de l'an dernier (année fiscale,) pour la somme de \$1,055.85. Dans mon dernier rapport, il était dit qu'un nouveau phare établi sur l'île du Télégraphe, baie de Quinté, avait coûté \$1,991.35 pour construction et équipement ; mais on y a dépensé plus tard une nouvelle somme de \$125, ce qui porte à \$2,116.35 le coût total de la construction et de l'équipement.

On a récemment construit à la pointe au Saumon, comté du Prince-Edouard, lac Ontario, un phare solide et une résidence pour le gardien ; ces constructions étaient devenues nécessaires, vu qu'il y a eu parfois, à ce point, des naufrages où des personnes ont péri. C'est une tour carrée en bois, et la lumière, du système catoptrique, est rouge et forte, si bien qu'on l'aperçoit d'une distance de plus de quatorze milles. Il y a deux lampes à becs cylindriques No. 1 munies de réflecteurs de 20 pouces, et trois grosses lampes à mèches plates munies de réflecteurs de 18 pouces ; ce phare fut allumé, pour la première fois, le 23 octobre 1871. M. Lewis Hudgins a été nommé gardien à un salaire de \$300 qui comprend sa rémunération pour les services qu'il peut avoir occasion de rendre avec le bateau de sauvetage stationné à ce point, sous sa charge. Ce phare, avec la maison et l'équipement, a coûté une somme de \$1,913.71.

Un nouveau phare a été récemment établi à l'île du Milieu, sur le lac Erié, près de l'île Pelée, mais comme il n'était pas terminé à la fin de la dernière année fiscale, le coût total de construction ne paraîtra qu'à la fin de l'année fiscale courante. Toutefois, antérieurement au 30 juin dernier, on avait payé la somme de \$1,300 sur le montant du contrat. C'est une forte lumière rouge du système catoptrique, ayant trois becs cylindriques No. 1 avec réflecteurs de 20 pouces et trois grosses lampes à mèches plates avec réflecteurs de 16 pouces ; on l'apercevra probablement d'une distance de quatorze milles. La tour est carrée, en bois, avec couronnement octogone et elle est peinte en blanc. Ce phare fut allumé pour la première fois, le 17 septembre, 1872.

Le parlement avait voté la somme de \$8,000 pour construire de nouveaux phares sur le lac Supérieur, afin d'étendre notre commerce le plus rapidement possible dans cette direction, et, en conséquence, on a passé contrat pour l'érection de trois phares, savoir : un à la pointe Porphyre et deux à l'île Michipicoten. Toutefois, à la clôture de l'année fiscale, ils étaient loin d'être terminés, et l'on n'avait dépensé que \$772.50 sous ce chef. La balance des frais de construction paraîtra dans les états de l'année fiscale courante, vu que ces phares sont presque terminés et que les deux phares de l'île Michipicoten ont fonctionné pendant quelque temps, cet automne, avant la clôture de la navigation. Contrat a été passé pour la construction d'un

phare puissant sur la baie de Batchewana, près de l'entrée E. du lac Supérieur, et aussi pour un phare moins considérable à la Point aux Pins, à l'entrée O. du Sault Ste. Marie. On a également passé contrat pour un nouveau phare sur l'île Cookburn; ce phare devra guider les navires dans le détroit de Mississauga, à la tête du lac Huron. Autre contrat pour la construction d'un nouveau phare sur Owen Sound, pour la commodité du trafic local. Autre contrat pour deux nouveaux phares sur le fleuve St. Laurent, l'un à la pointe Glengarry ou de la Maison Brûlée, et l'autre sur l'île Hamilton,—tous deux à une petite distance en bas de Cornwall. Autre contrat pour un nouveau phare et un quai près de la pointe aux Anglais, sur la rivière des Outaouais, à une petite distance en aval de Carillon. Enfin contrat a été passé pour la construction de trois petits phares sur l'Outaouais, en haut; tous ces phares seront probablement terminés à la fin de l'année fiscale courante et les frais de construction seront indiqués dans les états de l'année. Une grosse cloche d'alarme, pesant à peu près mille livres et fonctionnant au moyen d'un mouvement d'horlogerie, a été établie il y a quelque temps, sur la pointe Gibraltar, près de l'entrée du havre de Toronto, afin de guider les navires à leur entrée dans le havre par un temps brumeux. Une autre cloche d'alarme de mêmes dimensions sera prochainement établie sur l'île Simcoe, afin de guider les navires à leur entrée dans le havre de Kingston. Le coût de ces cloches, avec le mécanisme et le clocher, représente \$1,000 pour chacune d'elles.

La somme votée par la législature pour la construction de phares dans la province d'Ontario, durant la dernière année fiscale, était de \$13,000, et l'on n'a dépensé que \$6,140.45, ce qui laisse une balance de \$6,859.55 à reporter sur la prochaine année fiscale pour les travaux non-achevés.

Au phare de Goderich, il est devenu nécessaire, depuis quelque temps, de protéger la levée sur laquelle le phare est construit pour empêcher l'éboulement, et un crédit de \$4,000 a été voté à cette fin. On a adopté un plan de quai ou brise-lame destiné à empêcher l'eau du lac de battre et d'emporter la levée et on a demandé des soumissions pour ces travaux, mais aucune des offres reçues n'était dans les limites du crédit voté et, par suite, on n'a point encore passé de contrat.

On a construit, l'hiver dernier, un brise-glace pour le quai et le phare de la pointe Claire, à l'entrée de la rivière des Outaouais, et ces travaux étaient terminés à temps pour empêcher la glace d'endommager le quai à l'ouverture de la navigation. Ce brise-glace a coûté \$2,027.

On a également construit un phare-flottant pour protéger le phare et le quai de la barre de Lancaster, sur le fleuve St. Laurent, à une faible distance en bas de Cornwall; la grande quantité de glace charriée par la rivière au printemps rendait dangereuse la position de ce phare. Ce brise-glace a coûté \$2,292.20.

Le nouveau phare et le quai de port Maitland construits pour remplacer le phare emporté par le vent, ont été terminés durant la dernière année fiscale et ont coûté \$5,194.50. Ces constructions sont bien faites, et l'on construit actuellement, à cet endroit, une petite maison pour le gardien.

L'huile et autres approvisionnements pour les phares de cette division, durant l'année

fiscale expirée au 30 juin 1873, ont été livrés par le propulseur *Mary Ward*, au prix du contrat, soit \$1,600, durant les mois de juillet et août, 1872.

Un bateau-lumière est entretenu à Colchester Reef (*récif de Colchester*,) sur le lac Erié, à quelque distance de la rive canadienne, par les MM. Hackett, d'Amherstburg, qui, depuis plusieurs années, ont recours aux souscriptions particulières pour l'entretien de ce phare-flottant si utile aux navigateurs des lacs d'en haut. Le ministère canadien a accordé à ces messieurs une subvention annuelle de \$500.

Lorsque le nouveau phare de l'île du Milieu (dont la lumière est rouge,) fut terminé, l'été dernier, il devint nécessaire de remplacer, par une lumière blanche fixe, la lumière rouge fixe du phare de la pointe Pelée qui se trouve près de l'île du Milieu. La lumière blanche fixe du récif de la pointe Pelée a aussi été remplacée par une lumière blanche tournante. Ces importants changements à la navigation du lac Erié étaient achevés le 21 septembre 1872, et l'on m'informe que les navigateurs les apprécient hautement.

Un nouveau bateau de sauvetage a été stationné à la pointe au Saumon le 20 novembre 1871, et un autre à Kincardine, lac Huron, au mois de juillet, 1872. Ces deux bateaux ont coûté \$581.

La résidence qui existait à l'île Brûlée, fleuve St. Laurent, a été malheureusement détruite par le feu le 27 avril, 1871, et l'on a dû la reconstruire; coût, \$885.

M. Arsène Glode, gardien du phare flottant No. 1, de la pointe Claire, est mort le 23 avril dernier et M. Benjamin Glode a été nommé son remplaçant, à un salaire de \$300 par année.

M. John Egan, gardien du phare de l'île Lonely, baie Georgienne, a donné sa démission le 29 juillet dernier, et M. Henry Solomon le remplace temporairement.

M. John Dunlop, gardien du phare de la pointe de Neuf Milles, île Simcoe, a été mis en retraite à l'âge de 71 ans, moyennant une pension de \$133.11, et M. Albert Dunlop a été nommé son remplaçant, le 28 février dernier.

M. George Roddick, gardien du phare de l'île Gull, lac Ontario, a été mis à la retraite, à l'âge de 71 ans, moyennant une pension de \$204.24, et M. Robert Roddick a été nommé son remplaçant, le 23 mars dernier, à un salaire de \$500 par année.

M. Jonathan Woodall, gardien du phare de Port Dalhousie, a été mis à la retraite, à l'âge de 80 ans, moyennant une pension de \$252, et M. William Woodall a été nommé son remplaçant, le 23 mars dernier, à un salaire de \$300 par année.

M. John Burgess, gardien du phare de l'île Mohawk, lac Erié, a été mis à la retraite, le 2 novembre dernier, moyennant une pension de \$195.75, et son fils le remplace temporairement.

M. David McBeath, gardien du phare de l'île aux Anses, lac Huron, est mort le 5 mars 1872, et M. William McBeath le remplace à un salaire de \$735, sur lequel il doit payer son aide.

M. James Eccles, gardien du phare de l'île aux Pigeons, lac Ontario, a donné sa démission le 5 mars 1872, et M. J. W. Davis le remplace à un salaire de \$300 par année.

M. E. B. Prieur a été nommé, le 29 avril dernier, gardien du nouveau phare de Côteau Landing, fleuve St. Laurent, à un salaire de \$140 par année.

M. Olivier Veaudry a été nommé gardien du phare flottant No. 3, lac St. Louis, à un salaire de \$300, en remplacement de M. B. Picard qui s'est noyé l'année dernière.

M. Joseph Greegan a été nommé, le 3 juin dernier, gardien de la nouvelle balise à feu de la Pointe McTavish, sur la rivière des Outaouais, à un salaire de \$100, et M. R. Campbell remplit les fonctions de gardien de phare à l'Original, rivière des Outaouais, au même salaire.

Le nombre de phares en opération dans cette division à la clôture de la navigation, en 1872, était de 83, et le nombre des gardiens de phares s'élevait à 70, y compris leurs aides.

Le nombre de bouées entretenues par le gouvernement fédéral, dans la même division, était de 45, plus deux triangles.

Le total dépensé durant l'année fiscale expirée au 30 juin dernier, pour l'entretien des phares et bouées dans cette division est de \$57,609.16, et le montant voté par la législature pour ce service, n'était que de \$55,561. Mais il y restait une balance de \$2,069 sur l'allocation votée de l'an dernier, en sorte que, tous comptes réglés, il revient \$20.84 au trésor public.

MAISON DE LA TRINITÉ MONTRÉAL.

Tous les phares et bouées entre Montréal et Portneuf, environ trente milles de Québec, sont sous le contrôle immédiat de la Maison de la Trinité de Montréal, sujet à la surveillance de ce ministère. La Maison de la Trinité a aussi le contrôle des nouveaux phares en voie de construction sur la rivière Richelieu, et des balises posées sur les rivières qui se jettent dans le St. Laurent entre Lachine et Portneuf. Dans ce district, il y avait, à la clôture de la navigation, 48 phares, y compris trois phares flottants. Le nombre des gardiens de phares, dans cette division, y compris les gardiens des trois phares flottants, était, à la clôture de la navigation, de 34 nombre auquel il faut ajouter les trois aides des phares flottants. Quelques-uns des gardiens ont soin de deux phares rapprochés.

Durant l'année fiscale, on a construit un nouveau phare sur l'Isle de Grace ; ce phare a coûté \$1,016.20, y comprises \$30 pour l'achat du terrain.

On a dernièrement construit, à Lotbinière, deux phares dont le coût sera inscrit dans l'état des dépenses de ce ministère pour l'année fiscale courante.

Le personnel de la Maison de la Trinité se compose, du maître qui reçoit \$625 par année ; d'un régistrateur et trésorier, à un traitement de \$1,600 ; du surintendant des pilotes, \$1,200 ; d'un commis et d'un huissier. Durant la dernière année fiscale, les traitements se sont élevés à un total de \$4,150 ; dépenses incidentes du bureau, y compris le salaire du maître de havre, à Sorel, \$1,057.15 ; les salaires des gardiens de phare, \$3,717.09, entretien et réparations du vapeur *Richelieu* et des phares et phares flottants, \$12,426.56.

Les dépenses de la Maison de la Trinité, Montréal, durant la dernière année fiscale, y compris l'érection du nouveau phare à l'Isle de Grace, a été de \$22,369, chiffre exactement égal à la somme votée par la législature pour ces services.

Les salaires payés aux gardiens de phares et autres personnes placées sous le contrôle de la Maison de la Trinité, Montréal, sont tous très-modestes, et cette corporation conduit ses affaires avec économie et habileté.

Les dépenses pour bouées, dans ce district, ont été plus considérables au printemps dernier que les années précédentes, vu que plusieurs bouées ont été enlevées par la glace, la rivière ayant pris subitement, beaucoup plus tôt qu'à l'ordinaire, et avant qu'on eût pu enlever les bouées à la clôture de la navigation en 1871. Lors de la débâcle du printemps, on a constaté que presque toutes les bouées étaient parties, et il a fallu les remplacer par des neuves. Le nombre des bouées sur le contrôle de la Maison de la Trinité, Montréal, à la clôture de la navigation, 1872, était de 130.

Le pilotage du fleuve St. Laurent, entre Montréal et Québec, est sous le contrôle de cette corporation, et les différends entre capitaines et pilotes sont entendus et jugés par elle. A la clôture de la navigation, le nombre de pilotes porteurs de commissions, pour cette partie du fleuve, était de 36.

Dans mon dernier rapport annuel, j'ai fait allusion à la nécessité de placer de nouveaux phares et bouées, tous peu dispendieux, sur la rivière Richelieu, entre St. Jean et les lignes américaines, pour l'avantage du trafic toujours croissant sur cette rivière, et un crédit de \$5,000 ayant été voté par la législature à cet effet on a pris les mesures nécessaires pour établir ces phares et bouées au printemps, mesure dont le commerce d'été bénéficiera. Les dépenses encourues pour ces phares seront inscrites dans les états de compte pour l'année fiscale courante.

Le vapeur *Richelieu* qui est entretenu par la Maison de la Trinité, Montréal, pour le service des phares et des bouées sur cette partie du fleuve, est maintenant vieux et usé; on le répare aujourd'hui complètement et il pourra servir encore bien des années s'il n'éprouve pas d'accidents. Plusieurs des plaques de fer de la cale sont complètement usées; mais on les remplace par des neuves, et ce vapeur présentera beaucoup plus de résistance que depuis plusieurs années. En consultant les états de compte, on verra que ce vapeur est entretenu à très-peu de frais.

Dans le trajet par le St. Laurent, entre Montréal et Québec, les navires au long cours, à destination de Montréal, rencontrent souvent de petites embarcations qui ne portent pas les lumières exigées par la loi; c'est un inconvénient grave, et la Maison de la Trinité a dernièrement pris des mesures pour forcer ces navires à se munir du nombre et de l'espèce de lumières requis par la loi, afin de diminuer le nombre des accidents. Plusieurs des patrons de ces caboteurs négligent ainsi de se conformer à la loi par pure ignorance, et la Maison de la Trinité a dernièrement chargé un de ces officiers d'aborder les embarcations et d'instruire les patrons des pénalités auxquelles ils s'exposent en négligeant de se conformer à la loi; cette démarche a eu de bons effets.

Les marchands de Montréal ont fréquemment pressé le gouvernement d'amalgamer la Maison de la Trinité et le bureau des commissaires du havre; les attributs de ces deux corporations sont à peu-près les mêmes et pareille mesure simplifierait les rapports du commerce avec elles; c'est donc mon intention de recommander, conformément au désir généralement exprimé, comme je viens de le dire, que la Maison de la Trinité soit abolie et que le contrôle du pilotage sur le fleuve, entre Montréal et Québec, soit transféré aux commissaires

du havre, ainsi que l'entretien des bouées dans les limites du port de Montréal. La commission du havre devant bientôt entreprendre d'approfondir et améliorer le chenal entre Montréal et Québec, elle pourrait avantageusement se charger du pilotage et du service des bouées. Le contrôle des phares, entre Montréal et Québec, sera dirigé par le ministère d'après le système suivi dans tous les autres districts du Canada.

MAISON DE LA TRINITÉ, QUÉBEC.

Les devoirs de cette corporation ont été de beaucoup limités depuis que le ministère de la marine et des pêcheries a pris le contrôle direct des phares fixes et flottants dans ce district lequel contrôle faisait autrefois partie des attributions de la Maison de la Trinité. Aujourd'hui ses devoirs se bornent principalement à toutes les questions relatives au pilotage dans le bas du St. Laurent, aux fonctions des maîtres de havre et à d'autres questions moins importantes qui se rapportent à la navigation. Le personnel se compose du maître, avec un traitement de \$1,000 par année; du maître de havre, \$1,600; du secrétaire trésorier, \$1,600; d'un aide et commis, \$1,200; du surintendant des pilotes, \$1,200, et d'un messager. Durant la dernière année fiscale, le montant des salaires des employés de cette corporation, y compris les salaires des maîtres de havre de Gaspé et Amherst, s'est élevé à \$6,880.43, et les dépenses incidentes, pour la même période, \$1,044.57, soit un total de \$7,925 pour la Maison de la Trinité de Québec. Le crédit voté par la législature pour ce service était également de \$7,925.

Le nombre des pilotes en activité, sous le contrôle de la Maison de la Trinité, Québec, était de 229 au 30 juin dernier, tandis qu'au 30 juin de l'année précédente le nombre était de 238. Sur les 229 pilotes alors en activité, quatre ont été employés comme gardiens de phares fixes ou flottants; quatre pilotent des navires; trois sont temporairement suspendus et huit sont malades. Au 31 décembre, il y avait, sur la liste du service actif, 219 pilotes dont 16 n'agissaient pas. Durant l'année fiscale expirée au 30 juin dernier, et l'année de calendrier expirée au 31 décembre, 1872, aucun apprenti-pilote n'a reçu de commission de pilote pour le port de Québec et au-dessous. Quatorze pilotes se sont retirés, ont été biffés de la liste du service actif ou sont morts durant l'année de calendrier; en outre, six ont été suspendus, trois sont rapportés malades, quatre pilotent des vapeurs ou des goëlettes du gouvernement, et trois sont gardiens de phares fixes ou de bateaux-lumières.

L'état annuel de la situation du fonds des pilotes invalides pour l'année expirée le 31 décembre 1872, que la loi ordonne de déposer devant le parlement, se trouve à l'annexe 3 du présent rapport. A cette date la situation du fonds était comme suit :

Argent prêté et placé.....	\$57,089 54
Intérêts dus.....	282 32
En caisse.....	3,498 31
	<hr/>
	60,870 17
A déduire les arrérages de pensions.....	457 97
	<hr/>
Balance au crédit du fonds.....	\$60,412 20

Le nombre des pilotes infirmes et hors de service inscrits sur la liste des pensionnaires est présentement 45. Les pensions qu'ils reçoivent individuellement varient de \$40 à \$120, mais la moyenne est de \$96 par tête et le montant des pensions payées l'an dernier est de \$4,264.

Douze pilotes ont reçu sur le fonds des secours, se montant en totalité à \$636.

Il y a quatre-vingt-douze veuves de pilotes sur la liste des pensionnaires, et elles reçoivent de \$40 à \$80 chacune par année, en tout \$6,204.

Trente-neuf enfants de pilotes reçoivent aussi des pensions, variant de \$12 à \$48 par tête, et qui s'élèvent en tout à \$894.

Le montant total de la liste des pensions atteint le chiffre de \$11,362, et les dépenses d'administration du fonds se sont montées à \$505.62, y compris une somme de \$440, payée au trésorier comme indemnité pour le salaire d'un commis. Les recettes du fonds, pendant l'année dernière, ont atteint la somme de \$15,402.34 et se décomposent comme suit : retenue sur les pilotages \$7,930.35 ; amendes \$100 ; intérêts des placements \$5,053.30 et l'encaisse de l'année dernière, \$2,318.69. L'encaisse au 31 décembre, 1872, et qu'on devra reporter sur les comptes de l'année prochaine, était de \$3,498.31.

Le 5 mars, 1872, M. J. D. Armstrong qui remplissait, depuis 1853, les fonctions de maître de havre, à Québec, fut mis sur la liste de retraite, avec une pension de \$960.48 par année. M. Armstrong avait 76 ans lorsqu'il fut mis à la retraite, et je dois dire qu'il a toujours passé pour un employé intelligent et capable et n'a démerité, sous aucun rapport, tant que l'administration actuelle a requis ses services. M. François Gourdeau, surintendant des pilotes lui succède comme maître de havre au traitement de \$1,600, et M. John Smith, autrefois surintendant-adjoint des pilotes, mais, en dernier lieu, faisant, à Québec, les fonctions d'inspecteur des phares, a été nommé surintendant des pilotes, au traitement de \$1,200 par année. Ces deux messieurs sont membres de la Maison de la Trinité, Québec.

Les pilotes pour le port de Québec et en aval, sont, généralement, des hommes très au fait de leur profession, et le parcours qu'ils ont à faire est un des plus difficiles au monde. Néanmoins, depuis cinq ans, les sommes qu'ils ont reçues en retour de leurs services ne représentent pas une moyenne de plus de \$536. Le dividende payé à chaque pilote était : en 1868, de \$448 ; en 1869, de \$455 ; en 1870, de \$52 ; en 1871, de \$552 ; en 1872, de \$673. Mais bien des personnes intéressées dans le trafic du fleuve croient que ce nombre pourrait être réduit sans inconvénient, vu certains avantages qu'on a aujourd'hui et que n'existaient pas autrefois. Par exemple, aujourd'hui, un chemin de fer transporte, en quelques heures, les pilotes au Bic, point où commence le pilotage ; le télégraphe permet aux maîtres des goëlettes de pilotes de communiquer avec les directeurs de leur corporation, à Québec. Il en résulte qu'un nombre beaucoup moindre de pilotes, soit de 150 à 175 pourrait, sans inconvénient pour la navigation, faire le service et que l'on serait à même de payer aux pilotes des dividendes beaucoup plus forts.

La chambre de commerce de Québec, et des particuliers ayant des intérêts dans le trafic sur le fleuve, ont demandé, avec instance, qu'on relâche, jusqu'à un certain point, les lois concernant le pilotage de manière à permettre aux navires de 250 à 300 tonneaux et au-dessous, ainsi qu'aux vapeurs faisant le cabotage, de remonter le fleuve sans pilotes. Une mesure de ce genre serait très-acceptable aux marchands du pays et tendrait à encourager le commerce intercolonial et à faire réduire les frais de cabotage sur la houille et autres produits, entre Montréal, Québec et les ports du golfe. Je crois, en outre, que cette mesure ne réduirait pas considérablement les revenus des pilotes, car il n'est probable que les navires de plus de 150 à 200 tonneaux s'aventureraient sur la ligne difficile du St. Laurent sans avoir à bord une personne bien familière avec la navigation de cette ligne. Il est même vraisemblable que cette mesure serait avantageuse aux pilotes eux-mêmes, vu que les armateurs de navires à voiles et à vapeur faisant régulièrement le cabotage entre le St. Laurent et les provinces maritimes, s'estimerait heureux d'engager les services de pilotes de Québec, en qualité de capitaines et seconds s'ils évitaient ainsi de payer les frais de cabotage à chaque traversée. Avec l'expérience de la mer, les pilotes de Québec deviendraient des capitaines et seconds précieux dans les voyages au long cours, et ceux qui embrasseraient cette profession gagneraient de l'argent toute l'année au lieu de n'en gagner que pendant une saison de sept mois. Depuis la nouvelle loi qui exige que les navires faisant certains commerces avec l'étranger aient à bord des capitaines et seconds porteurs de commissions, ces officiers sont beaucoup plus demandés et leurs salaires ont augmenté en conséquence.

Dans toutes les lois nouvelles qu'on jugera convenable d'établir pour régler le pilotage du St. Laurent, on devra avoir égard aux intérêts existants, et je dirai à ce propos que le revenu que les pilotes retirent aujourd'hui de leur profession, est juste suffisant pour les faire vivre convenablement avec leurs familles. Or, si l'on exempte des réglemens du pilotage des navires d'un tonnage plus fort que ceux qui jouissent actuellement de cette exemption, il faudra réduire graduellement le nombre des pilotes, afin d'empêcher leurs revenus de diminuer,—mais, d'autre part, à ceux qui seront rayés de la liste on créera ainsi toute facilité d'acquérir des connaissances et d'obtenir des commissions de capitaines et de seconds sur des navires de long cours, et une carrière aussi vaste que lucrative s'ouvrira dès lors pour eux. Dans une réforme de ce genre, trois intérêts sont en jeu : d'abord celui du gouvernement, gardien de la chose publique, et qui doit veiller à ce que marins et navires soient convenablement protégés dans les eaux canadiennes et que la réputation de notre grande voie de communication par eau ne soit pas compromise ; en second lieu, l'intérêt de la classe mercantile qui, naturellement, désire que les charges imposées au commerce soient aussi légères que possible ; et troisièmement l'intérêt des pilotes qui craignent qu'un changement quelconque amène une réduction de leurs revenus déjà assez faibles. Les marchands se plaignent avec raison que les restrictions concernant le pilotage entravent et embarrassent le commerce sans profit pour les pilotes. Si l'on doit prendre une mesure quelconque conciliant tous ces intérêts, il est à désirer que la chose se fasse le plus tôt possible vu que le mécontentement au sujet du système de pilotage du St. Laurent est aujourd'hui très-fort chez les intéressés qui représentent les commerce toujours croissant des ports de ce grand fleuve.

Pour faire droit aux demandes pressantes des marchands de Québec, relativement au pilotage, je crois qu'il serait à propos d'introduire dans le bureau de la Maison de la Trinité, qui est l'autorité réglant le pilotage du district, un élément électif pris dans la chambre de commerce, et un représentant de la corporation des pilotes, et de donner à la Maison de la Trinité, ainsi reconstituée et fortifiée par ces nouveaux éléments, des pouvoirs plus étendus pour le règlement des questions concernant le pilotage telles que tarifs, règles et règlements à cet égard. En adoptant un plan de ce genre on mettrait probablement fin aux griefs et aux plaintes des marchands contre le système actuel de pilotage, et les intérêts des pilotes seraient représentés au bureau de la Maison de la Trinité lorsqu'il s'agirait de discuter des modifications aux tarifs ou aux règlements.

SERVICE DES PHARES ET DES CÔTES AU-DESSOUS DE QUÉBEC.

Cette division comprend trois petits phares et quelques bouées entre Portneuf et Québec, tous les phares, bateaux-lumières, sifflets d'alarme à vapeur et bouées sur le fleuve et le golfe St. Laurent, dans le détroit de Belle-Isle et sur la côte du Labrador, et trois phares entretenus par le gouvernement du Canada sur la côte nord-ouest de Terre-Neuve. Le service de cette divisions est contrôlé par un agent, M. Gregory, sous le contrôle immédiat de ce ministère dont il fait, en outre, toutes les autres affaires à Québec, telles que : agence des vapeurs du gouvernement, contrôle de la police riveraine et de la police maritime, secours aux marins, etc.

Dans cette division, il y avait, à la clôture de la navigation, 35 phares, 5 bateaux-lumières, dont deux en fer, avec sifflets d'alarme à vapeur à bord, — et 52 bouées et 53 balises. Le nombre de gardiens employés dans ces phares était de 35, outre cinq capitaines pour ses phares et environ 32 autres personnes, seconds et matelots, deux mécaniciens pour les sifflets d'alarme à vapeur, à bord des bateaux-lumières, et 18 aides et canonnières pour les canons d'alarme. Il y a aussi à la pointe du Sud, Anticosti, un sifflet d'alarme à vapeur dont un mécanicien a la charge. Le nombre total des personnes employées, dans cette division, au service des phares, bateaux-lumières et sifflet d'alarme à vapeur était de 92.

Pendant la dernière année fiscale, on a dépensé \$2537.73, à la construction du phare flottant et du sifflet d'alarme sur l'île Rouge; l'année précédente, on avait dépensé, pour le même objet une somme de \$33,324.55, soit un total de \$35,862.28. Il n'y a qu'une lanterne sur ce phare flottant, et il est probable qu'il faudra en ajouter une autre pour le distinguer des autres navires qui jettent l'ancre en vue de l'île.

La balance des frais de construction du phare de la pointe Sud, Anticosti, payée durant la dernière année fiscale, a été de \$429, et le montant payé antérieurement était de \$7,063.50, soit, au 30 juin dernier, un total de \$7,492.50 pour les frais de construction de ce phare et de ses dépendances. Le sifflet d'alarme et la chambre de la machine, à cette station, avaient coûté, au 30 juin dernier, une somme totale de \$7,242.22.

Pendant la dernière année fiscale, on a payé \$3,065.29, à-compte des frais de construction du nouveau phare érigé à la rivière de la Madeline, comté de Gaspé, ce qui, avec les \$3,104.88 payées l'année fiscale précédente, forme un total de \$6,170.17 pour les frais de construction de ce phare.

La balance du montant du contrat et autres paiements faits à-compte du nouveau phare du cap Chatte, comté de Gaspé, représentant un montant de \$1,778.56 pour la dernière année fiscale. Le montant payé durant l'année fiscale précédente était de \$2,116.93, soit, au 30 juin dernier, un total de \$3,895.49 pour les frais de construction de ce phare.

Le montant payé, pendant la dernière année fiscale, à-compte de la construction du phare du rocher aux Oiseaux était de \$1,656.68, et le montant dépensé antérieurement, pour le même objet, de \$7,918.40, soit, au 30 juin dernier, un total de \$9,575.08 pour les frais de construction de ce phare. Ce phare étant construit sur un point très exposé, on a cru devoir ajouter des étais à la tour, afin de la mieux assujétir au roc, et les dépenses sous ce chef, les quelles rentrent bien dans les frais de construction, seront inscrites dans les comptes de l'année fiscale courante. Le prix de l'appareil dioptrique que l'on emploie dans la lanterne de ce phare, ne se trouve pas, indiqué parmi les frais de construction, vu qu'on avait cet appareil en magasin depuis plusieurs années et qu'il n'avait point été acheté pour ce phare. On ne peut débarquer que d'un côté du rocher, et il arrive parfois que les navires portant des approvisionnements sont retardés lorsque le vent souffle dans cette direction ; mais on va prendre des dispositions pour qu'ils puissent débarquer sur l'autre côté du rocher ce qui facilitera beaucoup l'accès de ce dangereux endroit.

Le montant payé, pendant la dernière année fiscale à-compte des frais de construction du phare du cap Ray, Terre-neuve, a été de \$443.94 et le montant payé antérieurement de \$10,903.82, soit un total de \$11,347.76 pour les frais de construction de ce phare.

On a fait quelques paiements, durant la dernière année fiscale, à-compte du phare de l'île Amherst, îles de la Madeleine, au montant de \$127.06. Le montant dépensé antérieurement était de \$6,700.95, soit, au 30 juin dernier, un total de \$6,828.01 à-compte des frais de construction de ce phare.

On s'est plaint que la lumière rouge du phare flottant de la pointe de la Grève de Sable, havre de Gaspé, n'était pas visible d'assez loin pour guider les navires à leur entrée dans le havre ; l'automne dernier, en conséquence, on a mis deux lumières, l'une blanche et l'autre rouge, sur ce phare. Cette modification a été de grand avantage. Au 30 juin dernier, les dépenses pour lanterne, cloche, etc., sur ce bateau-lumière se montaient à \$125.84. Le bateau est loué à raison de \$278 pour la saison, y compris la solde de l'équipage.

Au phare du Mont du Lac qui est construit sur le versant d'une colline à pic et rocheuse, presque inaccessible de la côte, il a été nécessaire de construire un escalier allant de la côte au phare et un petit magasin ; ces deux constructions ont coûté \$221.17. Le montant dépensé antérieurement était de \$1,447.20, soit un total de \$1,668.37 pour les frais de construction à cet endroit.

Un petit phare, ou balise, très-utile a été érigé sur l'île aux Alouettes, près de l'entrée de la rivière du Saguenay pour guider les navires à l'entrée de cette rivière. Ce sont deux lampes à mèches plates, avec des réflecteurs de 16 pouces. Il y a aussi une cloche dont l'on se sert dans les temps brumeux. Ce phare a été allumé, pour la première fois, le 1er sep-

tembre dernier. Au 30 juin dernier, on avait payé \$426.50 à-compte de la construction de ce phare, mais on a fait des paiements subséquents qui seront inscrits dans les comptes de l'année fiscale courante. On n'a point encore nommé de gardien permanent pour ce phare.

On a établi à Carleton Point, Baie des Chaleurs, un très-bon phare qui fut allumé, pour la première fois, le 1er juin dernier. C'est une lumière rouge fixe, du système catoptrique, avec de grosses lampes à mèches plates, et des réflecteurs de 18 pouces; on l'aperçoit d'une distance d'environ douze milles. Le montant dépensé jusqu'au 30 juin dernier était de \$1,170.64. M. E. Landry a été nommé gardien, au salaire annuel de \$200.

Le nouveau phare de la pointe Riche, sur la côte nord de Terre-Neuve, est maintenant achevé et présente un beau feu à éclats. La balance du montant du contrat et les autres sommes payées à compte de la construction de ce phare, pendant la dernière année fiscale, représentaient un total de \$1,027.98 et le montant payé antérieurement était de \$9,129.52, soit, à la fin de la dernière année fiscale, un total de \$10,157.50.

Le nouveau phare de l'île aux Œufs a été récemment achevé, après la clôture de la dernière année fiscale. Le chiffre du coût total ne paraîtra donc que dans les comptes de l'année fiscale courante. Jusqu'au 30 juin dernier, le montant payé à-compte de sa construction et pour l'appareil à lumière tournante était de \$3,830.21.

Un nouveau phare-flottant a été établi le 1er novembre, 1871, dans la Traverse Supérieure. Ce bateau-lumière est la goélette *New England* qu'on a achetée pour la somme de \$3,200, et qu'on a équipée ensuite pour en faire un phare flottant, moyennant la somme de \$2,459.04, soit un total de \$5,659.04. La lumière est petite, dioptrique et suspendue entre deux mâts. M. A. M. Dechêne a été nommé gardien et reçoit un traitement de \$1,400.

Le nouveau phare du cap Normand, sur la côte nord de Terre-Neuve, près l'entrée du détroit de Belle-Isle, est achevé, et, pendant la dernière année fiscale, on a dépensé, à compte des frais de construction \$4,635.74. Le montant dépensé, durant l'année fiscale précédente, était de \$5,506.22, soit un total de \$10,141.96 pour la tour, la lanterne et l'appareil à lumière tournante.

Un nouveau phare flottant a été construit sur les battures de Manicouagan, près de l'entrée du St. Laurent, sur la rive nord de ce fleuve. Il présente deux petites lumières blanches dioptriques, une à chaque mât. Il a aussi un sifflet d'alarme à vapeur qui fonctionne comme suit dans les temps brumeux et les bourrasques de neige:—coup de sifflet de huit secondes, puis un intervalle de huit secondes, ensuite un coup de huit secondes, après quoi un intervalle ou silence de deux minutes vingt secondes. Ce bateau a été construit en Angleterre et est venu à la voile tandis qu'on construisait en Angleterre le phare-flottant de l'île Rouge, pour l'ajuster à Québec. Le phare flottant de Manicouagan est sous le contrôle du capitaine Connell, un des pilotes les plus capablés sur le St. Laurent et ayant une grande expérience pour guider les vapeurs dans le golfe. Le montant dépensé, au 30 juin dernier, pour la construction de ce bateau, était de \$26,546.97, mais ce chiffre ne comprend pas le coût du sifflet d'alarme à vapeur et autres frais s'y rapportant, montants qui seront inscrits dans les comptes de l'année fiscale courante. Ce phare a été allumé, pour la première fois, le 19 août dernier.

Les sifflets d'alarme à vapeur à bord des phares flottants de l'Île Rouge et de Manicouagan sont très-puissants et, dans certaines conditions atmosphériques, on les entend de très-loin, sans qu'il soit possible de préciser la distance. L'honorable sénateur Price, qui connaît bien tous les détails de la navigation du fleuve dans le voisinage du Saguenay, m'informe qu'à bord de son yacht, il a entendu le sifflet d'alarme de l'Île Rouge à une distance de plus de trente milles, mais, en règle générale, je crois qu'il ne faut pas trop compter sur les sifflets d'alarme à vapeur pour guider les navires, passé une distance de cinq ou six milles. Mon Secrétaire-Général (*député-ministre*,) qui accompagnait Sir Frederick Arrow, maître-adjoint de la Maison de la Trinité de Londres, et le Capt. Webb, l'un de ses anciens membres, aux phares flottants de Manicouagan et de l'Île Rouge, afin d'examiner et d'essayer ces phares, me fait rapport que, partis du phare Manicouagan sur un vapeur avec un vent sud de la force de 3 à 4, par un temps clair, ils entendaient bien le sifflet d'alarme à une distance de six milles; à sept, huit, neuf, dix et onze milles, on entendait encore, mais le son diminuait de force, et à douze milles, on l'entendait à peine. Je crois donc qu'il est très-difficile de déterminer la distance à laquelle on entend les sifflets d'alarme à vapeur, vu que cette distance dépend de l'état de l'atmosphère.

Le montant total dépensé pour la construction des phares, bateaux-lumières et sifflets d'alarme à vapeur, en aval de Québec, pendant la dernière année fiscale, a été de \$57,780.77 et le crédit voté pour ce service était de \$46,150; mais il restait une balance de \$17,000 de l'année précédente, ce qui faisait un total de \$63,150 disponible pour ce service.

Le printemps prochain on établira un nouveau phare à Matane, entre la Pointe aux Pères et le Cap Chatte, sur la rive sud du St. Laurent. On a aussi passé un contrat pour l'érection, au commencement de l'été prochain, d'un nouveau phare à Portneuf, sur la rive nord du fleuve St. Laurent, à 35 milles environ en aval de la rivière du Saguenay; et un autre contrat pour un nouveau phare, avec sifflet d'alarme à vapeur qui sera établi à la pointe de Gaspé, dans le golfe St. Laurent, et probablement terminé dans le cours de l'été prochain. On a également passé des contrats pour de nouveaux phares qui seront construits, le printemps prochain, au Cap Désespoir à l'entrée de la Baie des Chaleurs, et à la Pointe au Maquereau, dans la même baie. Enfin un nouveau phare sera construit au Cap Nord, Îles de la Madeleine, et un sifflet d'alarme à vapeur sera établi sur l'une des îles de ce groupe.

Le nouveau phare des Sept Îles a été malheureusement brûlé le 13 août dernier, et on ne l'a pas encore reconstruit. Le gardien semble croire que le feu a pris dans la lanterne à la suite de l'explosion d'une des lampes.

Le dépôt d'approvisionnement que l'on maintenait à Shallop Creek, Île d'Anticosti, pour les naufragés, a été transféré à la Pointe du Sud où l'on a établi un nouveau phare avec sifflet d'alarme à vapeur. M. B. Broadley, gardien du dépôt, et dont les services n'étaient plus requis, a été mis à la retraite, avec une pension de \$99,36 par année.

M. Paul Pouliot, gardien du phare de la Pointe des Monts, a dû être remplacé pour cause d'aliénation mentale, l'été dernier, et mis à la retraite avec une pension de \$138.24 ; M. Ferdinand Faffard, son remplaçant, reçoit un salaire de \$700 par année.

Le montant total dépensé pour l'entretien des phares, bateaux, lumières, sifflets d'alarme à vapeur, canons d'alarme, bouées et balises, dans ce district, a été de \$41,936, chiffre exact du crédit voté par la Législature pour ce service.

SERVICE DES PHARES ET DES COTES, NOUVEAU-BRUNSWICK.

Le service de cette division est contrôlé par un agent, M. J. H. Harding, d'après les instructions du bureau central d'Ottawa. Il y a aussi un inspecteur qui visite les phares et veille à ce qu'ils soient bien tenus. Il y a actuellement, au Nouveau-Brunswick, 47 phares dont 24 sont des phares en mer, et 23 de petits phares ou balises-lumières. Il y a aussi, dans cette division, deux sifflets d'alarme à vapeur ; ils se trouvent tous les deux dans la Baie de Fundy, l'un sur l'île aux Perdrix, l'autre à la Pointe des Lépreux. On a passé contrat pour l'établissement d'un nouveau sifflet d'alarme à vapeur, à l'île Machias, point dangereux près de l'entrée de la Baie de Fundy, et d'un autre près de l'entrée de la Baie-des-Chaleurs. Le nombre de bouées et balises entretenues par le gouvernement au Nouveau-Brunswick était de 169, et leur entretien a coûté \$2,864,28. Le nombre de gardiens, mécaniciens et aides employés au Nouveau-Brunswick pour les phares et sifflets d'alarme à vapeur est de 40.

Le coût total de l'entretien des phares, sifflets d'alarme à vapeur, bouées et balises, au Nouveau-Brunswick, pour l'année expirée au 30 juin dernier, était de \$23,369,12, et le crédit voté par la Législature pour ce service était de \$26,807, ce qui laisse une balance disponible de \$3,437.88.

Le nouveau phare tournant, à lumière blanche, érigé à "Southern Wolves," baie de Gurdy, a été reconnu très utile pour la navigation de la baie. Le coût total de sa construction, y compris le mécanisme et l'appareil d'éclairage, s'élevait à \$4,898,39, jusqu'au 30 juin dernier.

La lumière rouge fixe établie récemment sur l'île Bliss a été reconnue très-utile pour les navires qui mouillent dans cette localité. Sa construction, y compris l'appareil d'éclairage, a coûté \$1,378,86.

Une belle lumière blanche tournante, de grandes dimensions et à deux faces, a été récemment établie à la pointe Cassie pour guider les navires à leur entrée dans le havre de Shédiac. On a allumé ce phare, pour la première fois, le 30 août dernier ; sur chaque face il y a quatre grosses lampes à mèche plate avec des réflecteurs de dix-huit pouces. La lumière fait sa révolution en trois minutes, et est visible à des intervalles d'une minute et demie. Au 30 juin dernier, le montant payé pour la construction de ce phare était de \$800. M. Charles Leblanc a été nommé gardien, avec un salaire de \$240 par année.

On a récemment établi sur l'Islet, dans le havre de Shippegan, comté de Gloucester, un petit phare très-utile aux bateaux-pêcheurs et autres qui fréquentent cette côte. C'est une lumière blanche fixe, avec quatre grosses lampes à mèche plate et des réflecteurs de seize pouces. Les frais de cette construction seront inscrits dans les comptes de l'année fiscale

courante. Ce phare a été allumé, pour la première fois, le 21 octobre, 1872, et M. G. H. Dumaresq en a été nommé le gardien, le 14 octobre, 1872, avec un salaire de \$240 par année.

Un autre petit phare a été récemment établi sur la côte nord du détroit de Tracadie, comté de Gloucester, pour guider les navires à leur entrée dans le havre. C'est une lumière blanche fixe, avec quatre lampes à mèche plate et des réflecteurs de seize pouces. Ce phare fut allumé, pour la première fois, le 21 octobre, 1872, et M. William Archer en a été nommé gardien, avec un salaire de \$240 par année. Les frais de construction de ce phare seront inscrits dans les comptes de l'année fiscale courante.

Deux petits phares seront prochainement établis à l'entrée des détroits de Neguac et Tabusintac, et seront allumés à l'ouverture de la navigation.

On a passé contrat pour l'érection d'un phare au Cap Spencer, Baie de Fundy, près de l'entrée du havre de St. Jean. Depuis plusieurs années le besoin de ce phare se faisait sentir, et il rendra plus sûre la navigation de la Baie de Fundy. Ce sera une puissante lumière blanche à révolution que l'on distinguera aisément des lumières fixes blanches, sur l'Île aux Perdrix, et de la balise.

Deux petits phares seront également établis sur le grand lac, et seront d'une grande utilité pour le trafic toujours croissant de cette section de la province.

Deux balises-lumières ont été récemment établies sur l'Île au Renard, à l'entrée de la rivière Miramichi. Au 30 Juin dernier, on avait payé \$530.14 pour leur construction. Ces phares furent allumés, pour la première fois, le 12 octobre dernier, et M. Rober Rainsborough en a été nommé gardien le 12 octobre dernier, au salaire de \$200 par année. Sur chaque balise, il y a une grosse lampe à mèche plate et un réflecteur de dix-huit pouces.

Le 1^{er} novembre, 1871, M. F. J. Harding a été nommé commis de l'agent à St. Jean.

Le 28 novembre, 1871, M. William Gallant fut nommé gardien du sifflet d'alarme à vapeur à la Pointe des Lépreux, à un salaire de \$400 par année, en remplacement de M. J. H. Crosby—qui avait donné sa démission.

Les approvisionnements des phares du Nouveau-Brunswick ont, jusqu'à présent, été livrés par des goëlettes nolisées à cet effet, ou par des occasions, mais il est désirable qu'à l'avenir cette distribution soit faite par des navires du gouvernement, si l'on peut prendre des dispositions convenables à cet égard.

PHARES DE LA NOUVELLE-ÉCOSSE.

Un agent résidant à Halifax, M. H. W. Johnston, contrôle le service de cette division d'après les instructions du bureau central d'Ottawa. Il est assisté d'un inspecteur des phares, le Capt. Kendrick, qui les visite et surveille la distribution des approvisionnements; il a aussi un commis dans son bureau. M. Burpee était commis de cette agence, mais il a récemment donné sa démission et est remplacé par M. Henry Doiby. Souvent aussi le ministère utilise la longue expérience maritime, sur ces côtes, du Capt. Scott, M. R., président

du bureau des examinateurs des capitaines et seconds, et commandant le vapeur *Lady Head*, pour régler les questions fréquemment soulevées au sujet des phares, bouées, balises et du service général dépendant de ce ministère; ce monsieur a été, pendant plusieurs années ingénieur-hydrographe de l'Amirauté sur les côtes de la Nouvelle-Ecosse et du Nouveau-Brunswick.

Lors de l'établissement de la confédération, les phares de la Nouvelle-Ecosse étaient tous très insuffisants, et les lampes beaucoup trop petites. Depuis lors, on a fait de grandes améliorations et plusieurs des petits becs à mèche plate ont été remplacés par des becs cylindriques puissants qui donnent une lumière de l'intensité de 27 chandelles. On se procure maintenant l'huile à si bon marché que le surcroît de la consommation est insignifiant comparé aux avantages que la navigation retire de cette amélioration des phares.

L'huile et les approvisionnements pour les phares de la Nouvelle-Ecosse ont été livrés durant la saison dernière, par le surintendant qui avait nolisé une goëlette à cet effet, mais il serait à désirer qu'à l'avenir ce service fut fait, pour la plus grande partie, par les navires du gouvernement. Le nombre des sifflets d'alarme à vapeur auxquels il faut maintenant fournir du charbon nécessiteront probablement l'achat d'une grande goëlette pour faire ce service vu qu'on l'expose à trop d'irrégularité en comptant sur des goëlettes nolisées.

Dans cette division il y avait, à la clôture de la navigation, 76 phares, avec un gardien pour chacun. Il y a, sur les côtes de la Nouvelle-Ecosse, 109 bouées et balises-lumières entretenues par le gouvernement fédéral, pour les intérêts généraux, en outre de ceux que les autorités locales entretiennent dans des havres particuliers. L'entretien des bouées et balises-lumières a coûté \$3,040,51 durant la dernière saison. Actuellement, il y a cinq sifflets d'alarme à la Nouvelle-Ecosse, aux postes suivants: Ile Cranberry, (aux Atocas,) St. Paul, Ile au Phoque, Yarmouth et Digby. On établit de nouveaux sifflets d'alarme à vapeur à l'Ile Brier et aux pointes est et ouest de l'Ile au Sable. Un phare flottant, en fer, avec sifflet d'alarme à vapeur, a été commandé pour l'entrée du havre de Halifax.

Le coût total de l'entretien des phares, bouées et balises-lumières, des sifflets d'alarme à vapeur et des constructions qui s'y rattachent, y compris les établissements de secours à St. Paul et Scatterie, a été de \$61,255,19, pendant la dernière année fiscale.

L'entretien de l'établissement de secours de l'Ile au Sable a coûté \$6,607,15, pendant la dernière année fiscale. Le gouvernement anglais fournit par année £400 sterling sur cette somme. L'entretien des établissements de secours de St. Paul et Scatterie est compris dans le montant indiqué pour l'entretien des phares et des sifflets d'alarme à vapeur, et le personnel de ces établissements, outre le service de l'établissement même agissant comme gardiens de phares.

L'entretien des phares et le service des côtes, à la Nouvelle-Ecosse, a coûté, pendant la dernière année fiscale, \$67,862,34, et le montant voté par la législature, pour le service, était de \$68,899. Le gouvernement de l'Ile du Prince-Edouard a fourni \$136,79, durant la dernière année fiscale, pour sa part de l'entretien des phares et de l'établissement de secours sur l'Ile St. Paul, en vertu de la décision des arbitres qui se réunirent à cet effet, en 1836.

Au 30 juin dernier, le sifflet d'alarme à vapeur, récemment établi à la pointe est de l'Île au Sable avait coûté \$3,019, mais le coût total ne sera indiqué que dans les comptes de l'année courante. Il a commencé à fonctionner le 5 Novembre, 1870, un avis public à ce sujet sera bientôt donné. M. James Norman a été nommé mécanicien avec un salaire de \$600 par année.

Au 30 juin dernier, on avait dépensé \$10,480,80, pour l'établissement du sifflet d'alarme à vapeur, sur l'Île Cranberry, et ses dépendances; mais durant l'année fiscale courante, on fera de nouvelles dépenses à cet endroit, lesquelles seront inscrites dans le rapport de l'an prochain.

À l'Île au Phoque on a jugé nécessaire de construire un réservoir pour l'eau que doit alimenter la machine; ce réservoir a coûté \$1,693.48, ce qui porte \$6,106.16 le coût total de ce sifflet d'alarme, au 30 juin dernier,

Un nouveau sifflet d'alarme à vapeur très puissant a été récemment établi sur la Pointe Prim, dans le voisinage du phare qui se trouve à l'entrée du détroit de Digby, ce sifflet d'alarme est très-utile aux vapeurs et autres embarcations qui fréquentent cette localité. Il a commencé à fonctionner le 29 décembre, 1871, et donne un coup de sifflet toutes les huit secondes, suivi d'un silence de cinquante-deux secondes. M. Robert A. Dakin a été nommé gardien du phare et du sifflet d'alarme à vapeur au salaire de \$800 par année, mais il a récemment donné sa démission et le phare est sous le contrôle d'un gardien temporaire, en attendant que l'on fasse une nomination permanente. Au 30 juin dernier, ce sifflet d'alarme avait coûté \$4,738.28.

Un nouveau sifflet d'alarme à vapeur a été récemment établi sur la côte ouest de "Atlantic Cove", laquelle se trouve sur la côte sud de l'Île St. Paul, et a commencé à fonctionner le 7 octobre dernier. Il donne un coup de cinq secondes chaque minute. M. Charles Stewart a été nommé mécanicien, au salaire de \$600, et, au 30 juin dernier, ce sifflet d'alarme avait coûté \$4,738.28. Quelques frais additionnels seront inscrits dans les comptes de l'année fiscale courante, et comme ce sifflet d'alarme est situé à quelque distance de la grève où se trouve l'établissement de secours, il sera nécessaire de faire un chemin, afin qu'on puisse y transporter le charbon du débarcadère. La cloche et le canon d'alarme dont l'on se servait anciennement à cette station sont supprimés.

On construit un nouveau sifflet d'alarme à vapeur sur l'Île Briar, à l'entrée de la Baie de Fundy, et il fonctionnera bientôt. Au 30 juin dernier les frais de construction de ce sifflet d'alarme s'élevaient à \$1,193,90, mais, pour l'achever, il faudra dépenser encore des sommes assez considérables qui seront inscrites dans les comptes de l'année fiscale courante.

Au 30 juin dernier, le montant dépensé à-compte de la construction des nouveaux phares de l'Île au Sable était de \$991,75, mais une grande partie des frais de construction de ces phares, qui ne sont pas encore achevés, paraîtra dans les comptes de l'année fiscale courante

Le phare de la pointe Est est presque achevé; il présentera une lumière française blanche dioptrique de second ordre, et l'on y envoie une grosse lampe coecentrique à quatre mèches. Le phare a 86 pieds de haut; il est peint en blanc et en brun. Il est établi sur une hauteur et sera d'une grande utilité durant le jour; la nuit, on l'apercevra probablement d'une distance de vingt à vingt-cinq milles. La tour formera aussi un excellent point de repère pour les hommes qui guettent les vaisseaux dans l'embarras. Avis public sera bientôt donné de l'époque à laquelle on allumera ce phare.

Le phare de la pointe ouest n'est pas encore achevé, bien que tous les matériaux de construction soient rendus sur l'île. Il sera établi sur un terrain bas, et sa hauteur sera de quatre-vingt-dix pieds; la lumière sera blanche, à révolution, du système catoptrique et très-forte, présentant trois faces serrées, puis une face obscure. Dans les trois faces éclairées, il y aura quatorze grosses lampes à bec cylindrique, chaque lampe étant munie d'un réflecteur de vingt-quatre pouces. Ce sera une des plus belles lumières catoptriques qu'il y ait au monde, et il est probable qu'on l'apercevra distinctement d'une distance de plus de vingt milles. Il est probable que les vigies de ces phares distingueront, du haut de ces tours, avec leurs lunettes marines, les objets à des distances de dix ou douze milles, et pourront ainsi entre les deux stations, voir tous les points de l'île.

Il ne sera donc plus nécessaire, comme par le passé, d'envoyer de fréquente patrouilles à la recherche des navires échoués sur les côtes.

Un nouveau phare a été récemment établi à l'extrémité ouest de la barre sud du havre de Sydney, cap Breton. C'est une tour carrée peinte en blanc; la lumière est rouge et fixe du système catoptrique. Dans ce phare, il y a trois grosses lampes à mèche plate, avec des réflecteurs de 18 pouces. Il a été allumé, pour la première fois, le 17 juillet 1872, et M. George Munnen a été nommé gardien au salaire de \$200 par année. Au 30 juin dernier, la construction et l'équipement de ce phare avaient coûté \$617,98. La lumière doit être visible à une distance de dix milles.

Un phare tournant, de construction soignée, sur le principe catoptrique, a été récemment établi à la pointe sud de l'île Cheticamp, sur la côte nord-ouest du Cap Breton. Elle a deux lampes à bec cylindrique, avec des réflecteurs de vingt pouces sur chaque face. La tour est carrée, en bois et peinte en blanc; la lumière paraît tous les trois quarts de minute et fait la révolution en une minute et demie. Le phare a été allumé, pour la première fois, le 23 juillet, 1872, et M. Edward Briar en a été nommé gardien, au salaire de \$350 par année. Au 30 juin dernier, la construction avait coûté \$2,361.37, mais ce phare n'est pas achevé, et la balance des frais de construction sera inscrite dans les comptes de l'année courante.

Un nouveau phare a été récemment établi à la Pointe Chebucto, sur la côte ouest de l'entrée du port d'Halifax, afin de guider les navires qui entrent dans le port. C'est une lumière tournante blanche, du système catoptrique, qui paraît chaque minute et opère sa révolution en deux minutes; sur chaque face, il y a trois lampes à bec cylindrique No. 1, avec des réflecteurs de vingt pouces. Au 30 Juin dernier, le montant payé à compte de sa construction était de \$2,025. Ce phare a été allumé, pour la première fois, le 21 août, 1872. A. M. Edward Johnston en a été nommé gardien, au salaire annuel de \$400.

Un nouveau phare fixe et rouge, du système catoptrique, a été récemment établi au havre d'Arichat, île du Jersiais. Il a deux lampes à bec cylindrique No. 1, avec réflecteur de vingt pouces, et deux grosses lampes à mèches plates, avec des réflecteurs de seize pouces. La tour est en bois, carré, et peinte en blanc. Ce phare a été allumé, pour la première fois, le 10 juillet, 1872, et M. C. A. Boudrot a été nommé gardien, au salaire annuel de \$250. Au 30 juin dernier, le montant dépensé à compte de la construction de ce phare était de \$1,320,55.

Un nouveau phare a été récemment établi sur l'île Verte, à l'entrée de Country Harbour comté de Guysborough. Ce sera une lumière blanche fixe, du système catoptrique, mais à cause d'un accident à la lanterne dans le trajet, ce phare n'a pas encore été allumé. Il fonctionnera probablement au commencement de 1873. M. William Foster en a été nommé gardien, au salaire de \$400 par année. Au 30 juin dernier, le montant dépensé à compte de la construction de ce phare était de \$1,323; mais il n'est pas achevé et les nouvelles dépenses seront inscrites dans les comptes de l'année fiscale courante.

Un nouveau phare a été récemment établi au havre de Canso, sur la partie nord-est de l'île Cutler et Hart, comté de Guysborough. C'est une lumière rouge fixe, du système catoptrique, avec quatre grosses lampes à mèche plate et des réflecteurs de dix-huit pouces; on l'aperçoit à une distance de douze milles. Il a été allumé, pour la première fois, le 10 juillet, 1873, et M. John Langley en a été nommé gardien, à un salaire de \$200 par année. Le montant dépensé à compte de sa construction, jusqu'au 30 juin dernier, était de \$814,42. Les dépenses additionnelles, à compte de ce phare, seront inscrites dans les comptes de l'année fiscale courante.

Un nouveau phare a été récemment établi sur l'île Carter, havre de Ragged Island comté de Guysborough. La tour est en bois, carrée et peinte en blanc, et le phare présente une lumière rouge fixe, du système catoptrique, et on l'apercevra probablement d'une distance de onze milles. Il y a une lampe à bec cylindrique avec réflecteur de vingt pouces, et il a été allumé, pour la première fois, le 10 septembre, 1872. M. James Lloyd en a été nommé gardien au salaire de \$160 par année. Le montant total dépensé à compte de la construction de ce phare, au 30 juin dernier, était de \$551.80, et il est probable qu'il ne nécessitera pas d'autres dépenses.

Un phare soigneusement construit a été récemment établi sur la côte Ouest de l'île Liscomb, sur le côté Est de l'entrée du havre de Liscomb, comté Guysborough. La tour est carrée, peinte en blanc, et le toit est rouge. La lumière est tournante, blanche et rouge, et paraît toutes les deux minutes; on l'aperçoit à une distance de plus de quinze milles. Sur chacune des deux faces, il y a trois grosses lampes à becs circulaires dans chacune des deux faces, et munis de réflecteurs de vingt pouces. Ce phare a été allumé, pour la première fois, le 10 Août, 1872. M. Seth Crooks en a été nommé gardien, au salaire de \$350 par année. Au 30 juin dernier, les dépenses à compte de cette construction se montaient à \$5,718 27. Mais il y a eu d'autres paiements faits à compte de cette constructions, et ils seront inscrits dans les comptes de l'année fiscale courante.

Un petit phare a été récemment établi sur Shingle Beach, côte est du port d'Hébert, comté de Queen. La tour est carrée et en bois, peinte en blanc, et la lumière est rouge, fixe et du système catoptrique; la lampe est à bec cylindrique N^o 1, avec réflecteur de vingt pouces.

On apercevra probablement cette lumière d'une distance de dix milles. Ce phare a été allumé, pour la première fois, le 10 Septembre, 1872, et M. Martin Lisk en a été nommé gardien, au salaire de \$100 par année. Au 30 juin dernier, les dépenses à compte de la construction de ce phare s'élevaient à \$556.80

Un petit phare a été récemment établi à Hobson's Nose, Baie de Mahone, comté de Lunenburg. La tour est carrée, peinte en blanc, et la lumière est rouge, fixe et du système catoptrique. Il y a quatre lampes à mèche plate avec des réflecteurs de 18 pouces, et on apercevra cette lumière d'une distance d'environ onze milles. Ce phare fut allumé, pour la première fois, le 12 Septembre, 1872, et M. Abraham Zinck en a été nommé gardien, au salaire de \$250 par année. On a dépensé pour ce phare \$327.58, et la balance du coût de construction sera inscrite dans les comptes de l'année fiscale courante.

Une petite lumière tournante a été récemment établie sur l'île du Nègre, à l'entrée du havre du Nègre, comté de Shelburne. Chaque minute, il présente une lumière rouge et blanche, alternativement, et on doit l'apercevoir à une distance de douze milles. Sur chacune des deux faces, il y a une lampe à bec cylindrique, avec des réflecteurs de 20 pouces à chaque lampe; ce phare fut allumé, pour la première fois, le 6 Septembre, 1872. M. James McKinnon en a été nommé gardien, au salaire de \$100 par année. Au 30 juin dernier les frais, à compte de sa construction, se montaient à \$343.26, et la balance paraîtra dans les comptes de l'année fiscale courante.

Durant l'année solaire 1872, huit nouveaux phares et un sifflet d'alarme à va peur ont été mis en opération.

Le montant total dépensé, durant l'année fiscale expirée au 30 juin dernier, à compte de la construction de nouveaux phares et de sifflets d'alarmes à vapeur, est de \$34,718.21; le crédit voté par la législature à cet effet était de \$48,400.

Depuis l'avènement de la Confédération, jusqu'au 31 décembre, 1872, vingt quatre nouveaux phares ont été établis à la Nouvelle-Ecosse; en outre, on en a reconstruit trois et on a passé contrat pour la construction de dix autres, qui, lorsqu'ils seront achevés, compléteront un total de trente-quatre. Six sifflets d'alarme à vapeur ont été construits durant la même période, et on a passé contrat pour la construction de trois autres. Un phare flottant sera stationné dans le port d'Halifax, avec sifflets d'alarme à bord.

Voici quel a été le personnel du service des phares, sifflets d'alarme et établissements de secours, à la Nouvelle-Ecosse, durant l'année fiscale dernière :—

Gardiens de phares.....	76
Mécaniciens.....	5
Hommes employés aux établissements de sauvetage, indépendamment des gardiens de phares.....	20
Surintendant des phares.....	1

Depuis la date de mon dernier rapport, les changements suivants ont eu lieu dans le personnel des phares et des sifflets d'alarme à vapeur, à la Nouvelle-Ecosse.

Le gardien du phare d'Annapolis, à l'entrée du détroit de Digby,—M. Bragg,—ayant servi, en cette qualité, plus de trente-deux ans, et étant âgé de soixante-trois ans et en mauvaise santé, a été mis à la retraite le 31 décembre, 1871, avec une pension annuelle de \$264, 69, et M. R. A. Dakin a été nommé gardien du phare et du sifflet d'alarme, au salaire de \$800 sur lequel il devait payer son aide; mais il a résigné subséquemment et on n'a point encore fait de nomination permanente à cette station.

M. Benjamin Rynard, gardien du phare de l'Île de la Croix, ayant donné sa démission, M. George E. Smith a été nommé son remplaçant le 20 juin dernier, au même salaire, savoir : \$460.

M. Patrick Duane, gardien du phare de l'Île Verte, comté de Richmond, a donné sa démission pour cause de santé; il était âgé de 60 ans et servait depuis six ans seulement; par suite, il n'avait point droit à la pension de retraite; mais on lui a accordé une gratification de \$250, et son fils, William Duane, a été nommé son remplaçant, le 1er novembre, 1871, au même salaire, savoir : \$500 par année.

M. John Cormack, mécanicien du sifflet d'alarme de l'Île Cranberry, a donné sa démission le 30 septembre, 1872, et n'a point encore été remplacé permanentement; M. Hanlon fait temporairement le service de la machine à vapeur.

M. Thomas Eaton, gardien du phare de l'Île Coffin, comté de Queen, s'est noyé, le 7 octobre dernier, dans la transversée de l'île à la terre ferme, et M. William Firth, gardien du phare de l'Île Little Hope, a été nommé son remplaçant, au salaire de \$400 par année. M. Alexandre MacDonald a été nommé gardien de l'Île Little Hope, au salaire de \$500 par année.

M. John Crotty, gardien du phare de la Roche Noire, comté de King, ayant atteint l'âge avancé de 80 ans, et étant incapable, à raison de ses infirmités, de continuer à remplir ses fonctions, a été mis à la retraite le 1er juillet dernier avec une pension annuelle de \$138, 08, et M. James Robinson a été nommé son remplaçant, au salaire de \$350 par année.

Le mécanicien du sifflet d'alarme à vapeur de l'Île au Phoque, M. Samuel Reardon, a donné sa démission et M. William Hayden a été nommé son remplaçant au salaire de \$500 par année.

Je suis heureux d'avoir à dire que, durant la dernière année fiscale, deux naufrages seulement ont eu lieu à cet endroit dangereux, l'Île au Sable, et que, dans ces deux naufrages, personne n'a péri. Le 1er novembre, 1871, le brigantin *Black Duck* de Québec à destination des Bermudes, portant une cargaison de bois de service, fut jeté sur la côte Nord de l'île, près de la station principale, à deux heures du matin; l'équipage réussit à gagner heureusement la côte et l'on put sauver une partie de la cargaison, les voiles et les agrès: les agrès ont été vendus à Halifax. Après que les frais de sauvetage eurent été payés au gouvernement, on a réunis \$134,90 aux armateurs.

Le 20 mai dernier, la goëlette de pêche américaine, le *Boys*, fut jetée à la côte, mais l'équipage put atteindre terre. L'épave a été subséquemment expédiée à Halifax et vendue au profit des intéressés.

Depuis la date de mon dernier rapport, deux naufrages ont eu lieu à l'Île St. Paul, et cela avant l'établissement d'un sifflet d'alarme à vapeur en cet endroit. Je regrette d'avoir à dire que, dans l'un de ces naufrages, tout l'équipage a péri. Il paraît que dans la soirée du 25 novembre, 1871, il y eut une forte bourrasque de neige sur l'Île St. Paul, et qu'en même temps le vent soufflait violemment du nord dans le voisinage. Quand la tempête fut apaisée, le surintendant de l'établissement de secours, à cet endroit, découvrit parmi les rochers, sur la côte nord de l'île, des madriers flottants, des espars brisés et autres débris, plus une bouée de sauvetage appartenant à la barque *Emperor*, de Londres; il devenait évident que la barque en question avait échoué sur les rochers où elle s'était brisée durant la tempête, et que tout l'équipage avait péri. Plus tard, à l'endroit où l'on supposait que la barque avait échoué, le surintendant trouva, sous l'eau, un corps humain, des courbes de fer, des chaînes et des ancres; cette découverte ne laissait plus de doute sur le sort du navire et de l'équipage. La barque *Emperor* avait quitté Québec le 18 Novembre, 1871, à destination de Bristol, avec une cargaison de madriers et de planches. L'équipage se composait du Capt. Barrett et de quinze hommes.

L'autre naufrage sus-mentionné est celui du vapeur *Adalia*, de Londres, parti de Plymouth pour Québec avec une cargaison générale précieuse et un grand nombre de passagers.

Il fut jeté à la côte dans la matinée du 25 Juillet par un épais brouillard. Cet accident eut lieu quelque temps avant qu'on eut établi le sifflet d'alarme à vapeur. Quand le brouillard commença, la soirée précédente, le surintendant fit tirer le canon d'alarme sur l'île, mais le capitaine dit qu'il ne l'entendit point avant d'arriver sur les rochers. Les passagers et l'équipage purent débarquer sains et saufs sur l'île où on leur donna tous les soins requis à l'établissement de secours; une partie de la cargaison fut également sauvée mais le navire se perdit ensuite totalement. Avis ayant été transmis aux employés du ministre de la marine, un vapeur et deux goëlettes du gouvernement furent aussitôt expédiés pour porter secours aux passagers et à l'équipage et pour protéger la cargaison sauvée. Les passagers partirent de l'île sur un vapeur envoyé par l'agent du navire naufragé.

L'année dernière, sept naufrages ont eu lieu sur l'île d'Anticosti, savoir: Le *Royal Charter*, à la Baie du Renard; l'*Agda* à trois milles en aval de la rivière Pavillon; le *Tadmar* et le *Notolia* à la baie de l'Ouest, sur la pointe Est; le *Russia* et le lac *Huron*, la pointe Sud-Ouest; et le *Lebanon*, à 20 milles de la pointe Sud. Personne n'a péri dans ces naufrages.

Quand le ministre de la marine eut reçu avis qu'il y avait, à bord de ces vapeurs, une quantité suffisante de marchandises passibles des droits, deux des croiseurs de la police marine sous le contrôle de ce ministère, furent immédiatement expédiés sur les théâtres de ces sinistres, afin d'y maintenir l'ordre et de protéger les cargaisons; je dirai à ce propos que les croiseurs de la police maritime ont rendu de grands services, vu que leurs capitaines sont officiers des douanes en même temps que des pêcheurs.

L'an dernier, il n'y a pas eu de naufrage sur l'île Scatterie où le gouvernement a un établissement de secours.

Depuis quelques années, on a grand besoin d'un maître de havre au port d'Halifax, et une loi a été adoptée à cet effet par la législature à sa dernière session ; cette loi pourvoit à la nomination de cet officier, et donne pouvoir au Gouverneur-Général en Conseil de faire des règles et règlements pour sa gouverne et d'établir une échelle d'honoraires pour sa rémunération qui, néanmoins, ne devra pas excéder \$1,600 par année. Tout ce qu'il recevra en outre de ce montant, sera payé au Receveur-Général pour faire face aux crédits qui pourront être votés par la législature pour défrayer les dépenses du bureau du maître de havre et des améliorations du havre d'Halifax. On trouvera à l'annexe 26 de ce rapport copie des règles et règlements approuvés par le Gouverneur en Conseil pour l'administration de ce bureau, avec une liste des honoraires payables par les navires qui visitent ce port. Le 7 octobre dernier, le Gouverneur-Général en Conseil a nommé le capt. Elisha Wood maître de havre pour le port de Halifax.

Pendant la dernière session, il a été passé une loi pourvoyant à l'engagement-officiel et au licenciement des matelots, aux ports de la Nouvelle-Ecosse qui pourraient être subséquentement désignés par proclamation du Gouverneur-Général en conseil. Jusqu'à présent, le port d'Halifax est le seul qui ait été désigné, et le 7 octobre, 1872, M. John D. Cummins y a été nommé, par le Gouverneur en Conseil, préposé à l'engagement des matelots. La loi susmentionnée pourvoyant au paiement de cet officier, au moyen des honoraires qu'il a droit d'exiger pour l'engagement et le licenciement des matelots, le trésor fédéral n'encourt jusqu'à présent aucune dépense par suite de la création de cette charge. Dans le cas où l'on promulguerait une loi générale réglant l'engagement et le licenciement des matelots à tous les ports de mer la première loi sera nécessairement abrogée et ses dispositions seront incorporées dans la seconde.

SERVICE DES PHARES ET DES COTES A LA COLOMBIE BRITANNIQUE.

Le 20 juillet, 1871, lorsque cette colonie entra dans la Confédération Canadienne, le contrôle de ses phares et bouées fut transféré à ce ministère, mais vu la grande distance entre la Colombie Britannique et Ottawa, on n'a pu y exercer un contrôle bien actif avant d'avoir nommé un agent. M. Pearse, arpenteur-général-adjoint, a été invité à représenter temporairement le ministère de la marine en attendant qu'on prit des arrangements définitifs. Ce monsieur a fait le service jusqu'au 17 octobre, 1872, date à laquelle le Capt. James Cooper, ancien maître de havre à Victoria, a été nommé agent du ministère de la marine et des pêcheries dans cette province ; il remplit aussi les fonctions d'inspecteur des phares et d'inspecteur des vapeurs, en vertu de l'Acte du Canada concernant l'inspection des vapeurs, le tout moyennant un traitement de \$1,600 par année. Actuellement, il n'y a que deux phares à la Colombie Britannique, savoir : un à Race Rocks, dans le détroit de Fuca, près

de la pointe sud de l'île de Vancouver; c'est une tour cylindrique en pierre, haute de 105 pieds entre la base et la girouette. Ce phare fut allumé, pour la première fois, en 1861; la lumière est tournante, blanche, de seconde classe et du système dioptrique, et elle paraît toutes les dix secondes. L'autre phare se trouve sur un rocher voisin de l'île Fisgard, à l'entrée du havre d'Esquimalt, près le havre de Victoria. La tour est en brique blanche, et la lumière est fixe, de 4ième classe et du système dioptrique; au large la lumière apparaît blanche et du côté du havre, vers l'est; elle apparaît rouge. Un phare flottant est, en outre, stationné dans le détroit de Géorgie, à l'entrée de la rivière Fraser. La lumière est fixe, blanche et du système catoptrique. Aux phares de Race Rocks et de la rivière Fraser, on emploie l'huile de colza; au phare de l'île Fisgard on se sert d'huile de charbon. Du 20 juillet 1871, au 30 juin 1872, l'entretien de ces trois phares a coûté \$10,011.33; ce chiffre est beaucoup plus considérable que celui de l'entretien d'aucun autre phare du Canada. Durant la même période, l'entretien des bouées a coûté \$2,576.23.

FONCTIONNEMENT GÉNÉRAL DU SYSTÈME DE PHARES ET DE SIFFLETS D'ALARME À VAPEUR EN CANADA.

La Maison de la Trinité de Londres qui a le contrôle principal des phares en Angleterre et dont Son Altesse Royale le Duc d'Édimbourg est le président ou maître, et Sir Frederick Arrow maître-adjoint, a récemment envoyé en Amérique une commission formée du maître-adjoint et du Capt. J. Sydney Webb, accompagnés de M. Edwards, secrétaire particulier du maître-adjoint, en vue d'examiner les signaux d'alarme employés en Canada et aux États-Unis et de recueillir des renseignements, sur l'intensité de ces signaux et sur leur fonctionnement. La commission devait aussi étudier, autant que le temps le lui permettrait, le système de phares adopté dans les deux pays. Le secrétaire d'état au département des colonies ayant invité Votre Excellence à fournir à ces messieurs toutes les facilités possibles de réaliser l'objet de leur visite, je chargeai mon secrétaire-général (*député*,) d'aller à leur rencontre à Québec et de se conformer au désir du gouvernement anglais en leur fournissant toute l'aide et tous les renseignements possibles pour l'accomplissement de leur mission. Ils visitèrent, en compagnie de mon député, quelques-uns des principaux phares; du St. Laurent et les phares flottants du récif de l'île Rouge et des battures de Manicouagan; à bord de chacun de ces phares, il y a un sifflet d'alarme à vapeur; en montant le fleuve, ils observèrent aussi les phares entre Québec et Montréal, ainsi que les phares sur la rivière des Outaouais et sur le lac Ontario. D'après la lettre de remerciements que ces messieurs ont bien voulu adresser à Votre Excellence à la date du 31 août dernier, ils semblent très-satisfaits des attentions qu'ils ont reçues du ministère canadien de la marine, et agréablement surpris d'avoir constaté le bon fonctionnement de toutes les constructions qu'ils ont vues et qui, si elles fonctionnent d'après un système différent du système anglais, n'en sont pas moins admirablement adaptées aux besoins d'un pays jeune et qui se développe rapidement.

J'expliquerai ici brièvement en quoi consiste la différence entre le système de phares en Canada et ceux de l'Angleterre et des États-Unis. En Angleterre, où l'on peut disposer de capitaux considérables, et se procurer facilement les services d'hommes de science, quand la chose est nécessaire, où les phares sont entretenus par un système de "droits de phare" (*Light dues*,) exigés des navires, on n'a épargné aucune dépense pour rendre parfait le fonctionnement de ce service. Les phares sont tous bâtis le plus solidement possible, en fer ou en pierre, et presque tous les appareils d'éclairage sont du système dioptrique qui fournit une lumière très-puissante, mais coûteuse, bien que l'on brûle moins d'huile qu'en employant des appareils du système catoptrique. À presque tous les phares, il y a deux, trois, parfois

quatre gardiens, et à presque toutes les stations principales le gardien est de service toute la nuit. En Angleterre on ne se sert pas encore d'huile de pétrole dont l'usage est regardé comme dangereux. Mais je crois qu'après la visite de ces messieurs en ce pays on adoptera graduellement, dans les phares anglais, l'huile de charbon qui est beaucoup moins coûteuse et donne une lumière beaucoup plus brillante que l'huile actuellement employée, et dont l'usage n'offre pas plus de dangers, si l'on prend les précautions ordinaires et si l'on a un nombre suffisant de gardiens pour surveiller le fonctionnement des lampes toute la nuit. L'huile qu'on emploie en Angleterre coûte de 80 à 90 cents le gallon.—En Canada, à l'exception d'une vingtaine de phares de construction dispendieuse dont les tours sont en pierre et qui sont presque tous munis d'appareils dioptrique, très coûteux, les phares sont pour la plupart, construits solidement, il est vrai, mais à bon marché, en bois, et munis de lanternes de bois qui sont moins coûteuses que les lanternes de fer, bien que n'étant pas tout à fait aussi sûres. En Canada, un phare puissant du système catoptique, avec tour en bois, construite sur le plan moderne, hangar à l'huile, résidence, lanterne de fer et lampes à becs cylindriques, et enfilé de puissants réflecteurs de 20 pouces de diamètre, coûte environ \$8,000 pour frais de construction et équipement, lorsqu'on n'a pas à surmonter de difficultés extraordinaires; en Angleterre, on trouverait que \$100,000 n'est pas une somme extravagante pour l'équipement d'un phare ordinaire avec tour en pierre et lumière dioptrique; en outre, les frais d'entretien sont probablement deux ou trois fois aussi considérables que ceux d'un phare du même ordre en Canada où l'huile ne coûte en moyenne que 19 cts., le gallon. Dans presque tous les phares du Canada, il n'y a qu'un gardien qui se fait généralement aider par des membres de sa famille, au lieu de trois ou quatre gardiens, nommés par le gouvernement comme en Angleterre. En Canada, les frais d'entretien des phares, y compris les salaires des gardiens, agents, mécaniciens, etc., sont beaucoup moindres qu'en Angleterre ou aux États-Unis; mais, chez nous, les côtes maritimes et intérieures qu'il faut éclairer présentent une étendue si énorme, que pour rendre l'approche de ces côtes assez sûre, on a dû recourir à un système de phares économique, dans la construction et l'entretien; il est peut important, en effet, pour les navires que les phares soient construits en bois ou en pierre, pourvu que la lumière soit brillante et entretenue avec régularité.

Lorsque je pris la direction du ministère de la marine et des pêcheries, en 1867, je constatai que le commerce maritime du Canada réclamait la construction d'un grand nombre de nouveaux phares, sifflets d'alarme à vapeur, etc., et qu'il était urgent de faire droit à ces demandes, bien avant l'époque où les ressources du pays s'étant développées, on pourrait établir des phares coûteux comme il en existe en Angleterre et aux États-Unis. De temps à autre, j'insistai donc auprès de mes collègues sur l'opportunité d'inscrire dans le budget qui devait être soumis au parlement, des sommes suffisantes pour me permettre de faire établir chaque année un certain nombre de nouveaux phares et de sifflets d'alarme à vapeur le long des côtes; je ne pouvais naturellement demander que des sommes très-modérées et ne faire faire que des constructions solides en bois, ayant soin, toutefois, de n'employer que des appareils d'éclairage très-puissants. C'est ainsi, comme je l'ai déjà mentionné dans ce rapport, qu'on a pu établir quatre-vingt-treize nouveaux phares, quatre nouveaux phares flottants et dix nouveaux sifflets d'alarme, sur les côtes canadiennes; en outre, on a passé contrat pour l'établissement de quarante-trois nouveaux phares, huit sifflets d'alarme à vapeur et deux phares flottants; tel est le résultat des opérations de cinq ou six années. L'huile de pétrole canadienne employée dans ces phares étant un puissant agent lumineux et d'un prix très-peu élevé, on a pu maintenir des lumières brillantes et puissantes, probablement à meilleur compte que dans aucune autre partie du monde.

Aux États-Unis, on n'exige pas de "droit de phares" des navires, bien qu'il y ait une taxe annuelle de 30 cts. par tonneau, communément appelée "taxe de guerre" et qui fut imposée aux navires entrant les ports des États-Unis, à l'époque de la dernière guerre. Ce système de phares est réputé excellent bien que dispendieux,—presque tous les phares étant bâtis en pierre et munis d'appareils anglais ou français très coûteux. Aux États-Unis, l'administra-

tion des phares est un bureau composé d'ingénieurs militaires et d'officiers de marine que préside un homme de science et qui a un secrétaire pour chacune des deux divisions exécutives. Les secrétaires sont généralement des officiers distingués de l'armée et de la marine et forment partie du bureau, comme membres. Les côtes des Etats-Unis sont divisées en treize districts dans chacun desquels il y a un ingénieur et un inspecteur de marine ; un vapeur sous les ordres de ces officiers est entièrement employé au service des phares. L'agent lumineux employé aux Etats-Unis est l'huile de lard qui coûte 94 cts. le gallon, ou cinq fois environ le prix de l'huile employé dans les phares canadiens. Il y a aussi, à chaque phare, plus de gardiens qu'en Canada et les salaires sont, je crois, beaucoup plus élevés.

Le comité de la Maison de la Trinité de Londres, qui a visité le Canada et les Etats-Unis, pour étudier les systèmes respectifs de ces deux pays, a fait rapport à cette corporation ; copie de ce rapport, qui contient des renseignements précieux, m'a été adressée, et on la trouvera à l'annexe No. 37. On signale, dans cette brochure, les détails et avantages respectifs des systèmes canadien et américain. Le comité dit que les phares visités dans le golfe et le fleuve St. Laurent fonctionnent très-bien et que leurs lumières brillantes sont visibles à de grandes distances ; le comité ajoute que les phares sont tenus avec une propreté parfaite. Relativement aux phares du lac Ontario, que les membres du comité ont pu voir du vapeur sur lequel ils traversaient le lac, ils disent qu'on aperçoit les lumières distinctes et brillantes à quinze milles de distance, et qu'enfin tous les phares sous le contrôle du ministère de la marine du Canada, dénotent la puissance de l'agent lumineux employé, que le système canadien est simple et économique, admirablement adopté aux ressources d'un jeune pays et que l'huile employé donne plus de lumière dans les appareils catoptriques que dans toute autre. Quant à notre système de signaux d'alarme, le comité déclare qu'il est également simple et économique, fonctionne bien et rend de grands services à la navigation.

Quant aux phares des Etats-Unis, le comité dit que, vus du large la nuit, ils paraissent suffisants, bien que moins brillants que ceux du Canada, et cela probablement, parce que l'agent lumineux est l'huile de lard dont le pouvoir photogénique n'est que de huit chandelles par bec de lampe d'Argand ; ces lumières semblent donc inférieures aux nôtres. Le comité ajoute que, dans les phares des Etats-Unis, l'appareil est généralement propre, bien entretenu, placé au niveau et au foyer convenables, bien que les dispositions intérieures accusent parfois une négligence évidente. Le comité est d'avis que le système fonctionnerait mieux et avec plus d'économie si l'une des divisions du service était subordonnée à l'autre au lieu de marcher de pair, c'est-à-dire si comme en France, le corps du génie avait le contrôle, ou si ce contrôle était donné à des officiers de marine, comme en Angleterre. Le comité dit encore que les officiers de l'armée de terre et de mer qui dirigent le service des phares aux Etats-Unis, dont des hommes très-intelligents et habiles, mais qu'il leur manque un personnel moins indépendant et plus soumis pour faire mieux fonctionner le système. Il fait observer qu'on retient ordinairement aucun compte de plusieurs règlements établis.

Bien que le système des Etats-Unis soit appliqué aux grands frais et sous le contrôle d'un personnel nombreux d'ingénieurs militaires et d'officiers de marine, le comité ne semble pas lui accorder une grande supériorité sur le nôtre qui est conduit de la manière la plus simple et la plus économique. Il conclut néanmoins que les deux systèmes ont produit d'excellents résultats pour la navigation sur les côtes de notre continent, et je prends cette occasion de rendre témoignage à la bienveillance qui nous a toujours été témoignée non-seulement par l'administration des phares en Angleterre, mais par celle des Etats-Unis. Je suis heureux d'avoir à dire que toutes les fois que nous avons demandé des renseignements à l'une ou l'autre de ces administrations, ils ont été invariablement fournis avec bienveillance et promptitude, et avec un désir évident de nous seconder le plus possible. Le fait que l'administration la plus

importante du monde (la Maison de la Trinité de Londres,) en ce qui concerne les phares, a envoyé une députation en Canada pour examiner notre système dont elle avait récemment entendu parler beaucoup, indique l'intérêt qu'elle prend à ces questions et le désir de favoriser les progrès. Cette députation composée d'hommes expérimentés et désintéressés, après avoir étudié les systèmes des Etats-Unis et du Canada respectivement, rend un témoignage précieux en faveur de notre système qui, s'il est plus simple et plus économique que celui de nos voisins, fonctionne aussi bien et est aussi utile.

HUILE.

L'huile requise pour l'usage des phares du Canada, en 1871, a été achetée de MM. Fitzgerald et Cie., de l'usine dite "*Union Petroleum Works*," de London, Ontario, la soumission de cette compagnie étant la plus avantageuse pour le gouvernement. Les prix étaient de 21 cts. le gallon, livraison à Halifax et St. Jean, 19 cts. à Québec, 18 cts. à Montréal, 16½ cts. à Hamilton, et 16 cts. à Sarnia, soit une moyenne de 19¾ cts. le gallon, en entrepôt, pour toute la fourniture. Les barils étaient inclus dans le prix de l'huile, et on les a revendus vides, à divers prix, suivant les localités où il y en avait accumulation. Pendant la dernière année fiscale, on a achetée 64,397 gallons d'huile que l'on a payés \$13,484.40. Cet approvisionnement a suffi pour tous les phares du Canada où l'on emploie l'huile de pétrole, c'est-à-dire tous les phares moins ceux de la Colombie Britannique et le phare flottant de la Traversée inférieure.

Le 8 janvier, 1872, de nouvelles soumissions furent demandées pour la fourniture de huile pendant l'année dernière. On demandait de l'huile de pétrole blanche, vérifiée de première qualité, non-explosive à 105° Fahrenheit, degré fixé par la loi, et ayant une densité de 44°, baromètre de Baume, à la température du 60° Fahrenheit; le contrat était pour un an au moins et trois ans au plus, à l'option du ministère. Le contrat a été de nouveau accordé à MM. Fitzgerald et Cie., et a été rempli à la satisfaction du ministère; quelques gardiens se sont plaints que l'huile de certains barils était mauvaise, mais en général, l'huile fournie donnait une lumière brillante et brûlait bien. On a payé les prix suivants: 23½ cts., livraison à Halifax, 23½ cts. à St. Jean, 20 cts. à Québec, 19 cts. à Montréal, 17½ cts. à Hamilton, et 17 cts. à Sarnia, soit une moyenne de 21 cts. le gallon, en entrepôt, pour toute la fourniture. Le vérificateur mentionne, dans son rapport, les détails suivants relatifs à l'huile achetée l'an dernier: "C'est de l'huile de qualité supérieure, n'offrant que peu ou point de danger d'explosion et n'ayant que peu d'odeur. Sa vapeur s'enflamme à 114° Fahr. et brûle encore à 160° Fahr. Sa densité,—43° Baume,—est d'un degré trop faible. Elle s'épaissit un peu à zéro, mais s'éclaircit rapidement, et à 15° Fahr elle est tout-à-fait limpide. Elle donne une lumière brillante pendant quelque temps, mais au bout de sept heures sa lumière perd beaucoup de son éclat. Elle ne salit pas le verre de lampe. La mèche ne brûlait que légèrement. C'est une excellente huile canadienne, et si les raffineurs pouvaient lui donner la densité de 44° Baume, au lieu de 43°, elle serait parfaite pour l'usage qu'on veut en faire et conserverait sa limpidité aux plus basses températures observées dans les phares du Canada."

Comme on a établi un nombre considérable de nouveaux phares et passé contrat pour plusieurs autres, il faudra beaucoup plus d'huile en 1873 que les années précédentes. Les nouvelles lumières à révolution sont de première qualité et munies de grosses lampes à bec cylindrique No 1 qui consomment une grande quantité d'huile; l'objet du ministère a été, jusqu'à présent, d'améliorer le système des lumières employées jusqu'à ce jour en supprimant les petites lampes généralement employées, surtout à la Nouvelle-Ecosse, et les remplaçant par des lampes beaucoup plus fortes qui consomment beaucoup plus d'huile.

Il est probable que, durant l'année, 1872, il faudra 90,000 gal. d'huile; mais comme

on s'en procurera à très-bon marché cette augmentation importée peu, comparativement à certaines années antérieures, alors que l'huile était chère.

Les raffineries du Canada ont dernièrement formé une compagnie sous la désignation de "Compagnie du Canada pour la raffinerie de l'huile de pétrole," afin de contrôler le marché et d'obtenir pour l'huile un plus haut prix que par le passé ; cette compagnie a réussi jusqu'à un certain point : au mois de janvier dernier, l'huile avait atteint le prix de 35 cts. le gallon achetée par charges de cinq chars. Le ministère de la marine avait prévu cette éventualité lorsqu'il passa le contrat, au mois de janvier, 1872, et se réserva la faculté de renouveler le contrat un ou deux ans après la première année, en sorte que l'huile requise pour le service de l'année 1873 sera probablement achetée au même prix que l'an dernier soit à-peu-près la moitié de la cote du marché pour l'huile sur laquelle on a payé le droit d'accise.

VAPEURS DU GOUVERNEMENT FEDERAL.

Les six vapeurs sous le contrôle de ce ministère sont stationnés comme suit :—Le *Napoléon III*, le *Druid*, et le petit vapeur de la police riveraine, le *Dolphin*, à Québec ; le *Richelieu*, vapeur de la maison de la Trinité de Montréal, stationné à Montréal ; le *Eady Head*, à Halifax ; et le *Sir James Douglass* à la Colombie Britannique. Le *Napoléon* est le vapeur le plus considérable ; il est à hélice et sert principalement à distribuer les approvisionnements aux phares éloignés du golfe St. Laurent et du détroit de Belle-Isle. A l'occasion, il remorque et assiste les navires en détresse quand on ne peut pas se procurer de remorqueurs particuliers ou les employer sûrement. Le ministère n'a jamais eu pour objet de faire concurrence aux remorqueurs particuliers. L'année dernière, le *Napoléon* n'a fait qu'un voyage à Belle-Isle et aux phares du détroit, mais il est à désirer qu'à l'avenir il fasse deux visites aux phares du détroit, vu qu'il ne peut transporter, en un voyage, toutes les provisions nécessaires pour les phares dont le nombre est de beaucoup augmenté. Le *Druid* est un petit navire à aubes, tirant beaucoup moins que le *Napoléon*, et il est très-utile pour le service des bouées sur le St. Laurent. On l'emploie aussi pour approvisionner les phares du fleuve St. Laurent entre Portneuf, quarante milles environ plus haut que Québec, et la Pointe des Monts, à l'embouchure du fleuve St. Laurent. Depuis quelque temps, le vapeur *Lady Head* est stationné à Halifax et sur la côte de la Nouvelle-Ecosse, et on l'emploie pour la protection des pêcheries, pour l'approvisionnement des phares et pour visiter l'établissement de secours de l'île au Sable, sur laquelle le ministère a établi deux nouveaux phares et deux sifflets d'alarme à vapeur. Le *Lady Head* a porté des secours en cas de naufrage, lorsque la chose était nécessaire. Ces trois vapeurs sont en fer et ont été construits à Glasgow, les deux premiers en 1856, et le dernier en 1857.

Les deux vapeurs stationnés à Québec avaient recueilli, au 30 juin, 1872, la somme de \$634.27 pour services rendus aux navires.

Durant la même période, le montant dépensé pour l'entretien et les réparations de ces deux vapeurs, y compris les salaires de l'agent et de ses commis, a été de \$47,500, et pour le *Lady-Head*, de \$20,999.63, soit un total de \$68,499.63 ; le crédit voté par la législature pour cet objet était de \$68,500.

Bien que les salaires de l'agent de Québec et de ses commis soient portés au compte des deux navires stationnés dans ce port, ils font tous les autres services requis par ce ministère dans la province de Québec, services des phares, bouées, balises, allèges, sifflets d'alarme à vapeur, police riveraine et maritime, et pêcheries. A l'avenir, toutefois, les salaires de ces employés seront inscrits dans le budget sous le chef du "gouvernement civil", et ils seront ainsi assimilés à ceux des agents de ce ministère dans les autres provinces.

La vapeur *Sir James Douglas* est stationné à Victoria, Colombie Britannique, et fut mis sous le contrôle du ministère de la marine quand la Colombie Britannique entra dans la Confédération Canadienne, le 20 juillet 1871. Il a été construit en bois dans le havre de Victoria, en 1864, pour le gouvernement de l'île de Vancouver, et fut lancé le 1er janvier, 1865. Sa charpente est faite de bois de pin et de chêne; un certain nombre des chevilles sont de cuivre ainsi que les plaques du fond, bien que ces dernières soient très-minces et demandant à être renouvelées. Voici ses dimensions:—Longueur de la quille, 110 pieds; bordage extérieur, 116 pieds; largeur sur le travers, 18 pieds 8 pouces; creux au milieu du vaisseau, 9 pieds; tirant d'eau, 10 pieds 6 pouces; tonnage total 153 $\frac{3}{4}$. Il est muni de deux machines transversales à condensateur et action directe, de la force nominale de vingt chevaux, combinées avec une chaudière tubulaire et trois fourneaux. Ces machines ont été importées d'Angleterre et la chaudière a été fabriquée à Victoria. Il consomme neuf cwt. de charbon par heure et en porte 23 tonneaux. Il est mû par une hélice à deux ailes, et son gréement est celui d'une goëlette à deux mâts. Il peut porter environ 50 tonnes. On dit que c'est un petit navire très-commode, bon marcheur et qui tient assez bien la mer; il fut consciencieusement ajusté par l'entrepreneur en 1864. Sa construction a coûté:—

Coque.....	\$18,729
Mécanisme et chaudière.....	12,253
Équipement.....	2,000
	\$32,982

Ce vapeur fut construit pour aider au dragage du havre de Victoria où l'on employait aussi un dragueur et deux grands bacs; il fit ce service en 1865, mais on constata bientôt, qu'il coûtait trop à la colonie, et après quelques essais on abandonna l'idée de draguer le havre; le *Sir James Douglas* ne fut donc plus employé, si ce n'est à visiter parfois les deux phares, le phare flottant et les bouées. En 1866, le gouvernement de la colonie, sur la requête des colons de la côte est de l'île de Vancouver, mit ce vapeur sur la ligne de Victoria et Comox; il faisait ce trajet de 150 milles une fois tous les quinze jours, touchant à Nanaimo et aux ports intermédiaires en allant et revenant. Une fois la semaine, il faisait le trajet jusqu'à Nanaimo, aller et retour, distance de 90 milles, une fois par mois, il se rendait à Sooke, petit établissement au sud-ouest de Victoria, distance de 22 $\frac{1}{2}$ milles.

A bord du *Sir James Douglas* il y a peu ou point de cabines, bien qu'il s'y trouve dans l'entrepont une salle pour 15 ou 20 passagers. Une compagnie particulière ayant placé sur la ligne que suivait autrefois le *Sir James Douglas* un vapeur offrant beaucoup plus d'avantages, et le ministère ayant pour règle de ne point mettre ses vapeurs en concurrence avec les vapeurs particuliers, il semble qu'il ne devrait plus faire le service des passagers. On l'emploiera probablement au service des phares, du phare flottant, des bouées et autres constructions que le gouvernement pourra établir. L'entretien et les réparations de ce vapeur, du 20 juillet, 1871, ou 30 juin, 1872, ont coûté \$12,115.96, et les recettes provenant du transport des passagers se sont élevées à \$9,878.65; en outre, il transporte les malles, et le ministère des postes a payé une somme de \$1,885.48 pour ce service.

OBSERVATOIRES.

Il n'y a, en Canada, que deux observatoires munis de sémaphores (*time-balls*), indiquant l'heure aux marins, et ces deux observatoires sont entretenus entièrement aux frais de l'administration fédérale, sous la direction de ce ministère: l'un se trouve à Québec et l'autre à St. Jean.

A Québec, l'observatoire fonctionne depuis plusieurs années sous l'habile direction du commandant Ashe, M. R., amateur enthousiaste de toutes les questions relatives aux observations et à la photographie astronomiques. Il dirige aussi les observations météorologiques à cette station, et correspond avec l'observatoire de Toronto. Depuis plusieurs années le parlement vote un crédit annuel de \$2,400 pour le maintien de cette institution à Québec; sur ce montant, le commandant Ashe reçoit, comme directeur, un traitement de \$1,402.68, (moins \$56.04 pour retenue de retraite) et la balance est employée à payer des aides, acheter du matériel, etc. Le sémaphore est placé sur la citadelle, où on l'aperçoit facilement de tous les points du port, et la boue est descendue chaque jour, durant la saison de la navigation, à un heure après-midi, (dimanches exceptés), en sorte que tous les navires peuvent noter le temps exact de Greenwich. La somme de \$5,000 a été inscrite, par vote de la législature, dans le budget, pour reconstruire l'observatoire, et le ministère des travaux publics prend actuellement les dispositions nécessaires pour construire un nouvel observatoire avec résidence contigue pour le directeur, et il est probable que ces deux bâtiments seront prêts dans le cours de l'été prochain. Le nouvel observatoire sera établi sur l'emplacement de l'ancienne construction, emplacement connu sous le nom de "ferme de Bamer," et alors le directeur pourra calculer et corriger le temps réel, faire et réduire les observations météorologiques et prendre ses observations et photographies astronomiques à un seul point, au lieu d'avoir à opérer dans deux endroits distants entre eux de deux milles. Pendant la dernière année fiscale, les dépenses régulières de cet observatoire se sont élevées à \$2,400. Outre ce montant, la législature a voté \$1,000 pour réparations du sémaphore, à Québec, et tout ce montant a été dépensé.

Le sémaphore de St Jean est descendu à 1 h. après-midi, chaque jour de l'année, (dimanches exceptés), et M. George Hutchison est le directeur de cet observatoire. Il est établi au Fort Howe, à environ un mille de la douane, et bien qu'il donne le temps réel aux navires et soit utile pour d'autres fins locales, il se trouve à une distance peu convenable, et l'on prend actuellement des dispositions pour le transporter sur le toit de la douane, où il sera plus aisément visible et plus commode, parce qu'il se trouvera près de la station des navires. Le crédit voté pour ce service, l'an dernier, était de \$1,000, et l'on a dépensé \$634.55, montant sur lequel le directeur a reçu \$500; la balance a été dépensée en secours et pour achat de matériel.

La législature a voté \$1,500 qui devaient être dépensée durant la dernière année fiscale pour établir un observatoire à Halifax, mais on n'a rien dépensé de cette somme, vu qu'on n'a pas encore pris les dispositions nécessaires pour sa construction et qu'on ne sait pas encore s'il est nécessaire d'établir cette construction à cet endroit, toutefois, on fera une nouvelle étude de la question.

OBSERVATIONS MÉTÉOROLOGIQUES.

Le système d'observations météorologiques prises aux frais du gouvernement fédéral a été récemment inauguré en Canada. Des observations ont été prises de temps à autre par des particuliers non payés et les résultats en ont été consignés dans les journaux, mais on n'avait pas de système régulier pouvant servir à pronostiquer les tempêtes. Antérieurement à l'année 1871, M. le professeur Kingston, de l'observatoire de Toronto, avait fait des efforts pour établir un système d'observations météorologiques dans tout le Canada, et s'est adressé au ministère de la marine afin d'obtenir l'autorisation d'employer certains gardiens de phares pour prendre des observations météorologiques à certaines heures du jour; on lui a fourni toute l'assistance possible. Toutefois, pour rendre ce système d'une application utile, on a jugé nécessaire d'établir, sur divers points du Canada, un certain nombre de stations principales où l'on rémunérerait les services des observateurs, et de se procurer un certain nombre d'instruments pour les stations principales et ordinaires. Je recommandai, en conséquence,

au parlement d'inscrire dans le budget une somme de \$5,000 à cet effet, et ce crédit fut voté en conséquence. Tout ce montant a été dépensé pendant la dernière année fiscale, mais on a constaté qu'il suffisait seulement pour recueillir des informations et échanger, par télégraphe, des bulletins météorologiques, entre le chef du bureau des signaux, à Washington, et le directeur de l'observatoire à Toronto. Mon objet en recommandant cet octroi était de préparer les voies pour l'établissement d'un système de correspondance avec les Etats-Unis, et de publier des bulletins météorologiques et des pronostics des tempêtes dans nos principaux centres commerciaux et dans les ports les plus importants des provinces maritimes. Mais quand j'eus constaté que cette somme était entièrement insuffisante pour établir un système convenable, à cause des frais considérables de télégraphie, je recommandai, au début de l'année 1872, qu'un crédit de \$10,000 fût inscrit au budget de l'année fiscale courante et cette somme fut votée en conséquence. Depuis qu'on peut disposer de cette somme, le système a pris une grande extension et trois fois par jour, régulièrement, des télégrammes ont été expédiés au directeur, à Toronto, des stations de Saugeen, Port Stanley, Port Dover et Kingston, province d'Ontario, ainsi que de Montréal et Québec; plus tard on a cru pouvoir expédier ces mêmes bulletins de Toronto à Washington. Plus tard encore, dans le cours de la même année, Halifax et Fort Garry ont été ajoutés aux stations desquelles on reçoit des bulletins. Le montant disponible pour frais de télégraphie étant très-réduit, le directeur n'a pu se procurer de télégrammes que de cinq stations des Etats-Unis, et le matin seulement.

Les renseignements télégraphiques ainsi reçus à Toronto des stations canadiennes et américaines sont immédiatement inscrits sous forme de tableaux, et les faits ou pronostics qui en résultent communiqués aux ports canadiens.

Le crédit voté jusqu'à présent étant très minime, le ministère n'a pu autoriser l'expédition, aux frais du gouvernement, de bulletins météorologiques et de pronostics des tempêtes aux principaux centres commerciaux et ports du Canada, mais le directeur a toujours fourni volontiers des bulletins météorologiques aux ports de mer et autres localités où l'on avait pris des dispositions pour les recevoir en payant les frais de télégraphie. Des dispositions de ce genre ont été prises à Montréal et Halifax, et des corporations locales ont consenti à payer les frais des télégrammes expédiés chaque jour de Toronto; en conséquence, chaque jour, à 7 h. 25 m. du matin, les indications météorologiques à certaines stations, dont quatre sur la côte de l'Atlantique, ont été expédiés à chacune de ces deux villes par les observateurs employés par ce ministère aux stations indiquées plus haut. Parfois lorsque des perturbations atmosphériques indiquant l'approche de tempêtes, ont été communiquées au directeur à Toronto par le bureau des signaux de Washington, il les a expédiés aux localités intéressées, c'est-à-dire dans lesquelles la tempête devait probablement avoir lieu. Depuis le commencement de l'automne dernier, il a expédié cinquante-quatre avertissements de ce genre à des ports des lacs, du St. Laurent et des provinces maritimes. Toutefois ces avertissements ayant été envoyés à des heures irrégulières, lorsque la ligne du télégraphe n'était pas libre, il y a eu des délais et les avis ont ainsi perdu de leur valeur; mais ils sont encore dépréciés, pour ainsi dire, parce que le système est à son début et incomplet en Canada, faute de dispositions convenables pour rendre ces renseignements publics et utiles au lieu de leur destination.

Pour compléter le système ainsi inauguré en Canada et le rendre utile au commerce du pays, il serait nécessaire d'établir dans les principaux ports et sur les points les plus importants que fréquentent les navires marchands, un mât de signaux et un sémaphore d'alarme, avec les appareils nécessaires pour hisser le sémaphore, et d'employer un officier salarié qui recevrait les télégrammes, hisserait et descendrait les signaux et afficherait des avis. Jusqu'à ce qu'on puisse expédier des bulletins météorologiques aux ports principaux, et qu'on ait pris des dispositions pour les rendre publics immédiatement et avec régularité, aux

frais de l'administration, il est peu probable que le système soit d'un avantage immédiat au commerce maritime du pays. Pour obtenir ces excellents résultats dans un pays aussi étendu que le nôtre et où les frais de télégraphie sont si considérables, il faudrait probablement dépenser une somme de \$30,000 à \$35,000 par année. Aux Etats-Unis le service d'observations et de bulletins météorologiques est sous le contrôle du bureau de la guerre, et les observateurs sont généralement des sous-officiers familiers avec les appareils et dont les salaires ne sont pas directement imputables à ce service; en outre, ils font le service militaire quand ils en sont requis. D'après les renseignements que j'ai pu obtenir le fonctionnement de ce système comprenant plus de soixante-cinq stations, avec des observateurs régulièrement payés, et s'étendant sur un immense territoire entre l'Atlantique et le Pacifique, ne coûte pas moins de \$400,000, tandis qu'en Canada où nous avons actuellement huit stations principales y compris Toronto, onze stations télégraphiques envoyant des bulletins et cent-quatre stations ordinaires, en outre d'une station à l'Île du Prince-Edouard et deux à Terre-Neuve, on n'a dépensé que \$5,000 pendant la dernière année fiscale courante.

Le bureau des observations météorologiques de la Chambre de Commerce en Angleterre, lequel était sous la direction de l'amiral Fitzroy, de son vivant, a été, lors du décès de l'amiral, mis sous le contrôle du comité d'observations météorologiques de la société royale, formé de huit des membres de cette société, tous hommes de haute science et dont les services sont gratuits. Pour ce service le comité reçoit du gouvernement une somme annuelle de £1,000 sterling dont il a l'entier contrôle. Le comité emploie un personnel d'officiers dont le chef reçoit £800 sterling par année. Dans le Royaume-Uni, il y a 128 stations munies de sémaphores, et à l'approche d'une tempête, le sémaphore est hissé pour 48 heures. Les dépêches expédiées de Londres contiennent les ordres de hisser le sémaphore et de courtes explications donnant les raisons de ce faire. Les messages sont affichés aux stations dès qu'ils sont reçus, pour l'information du public.

Tous les frais de télégraphie sont payés par le bureau d'observations météorologiques sur le montant indiqué plus haut, et les seuls frais à la charge des localités qui reçoivent des avis télégraphiques des tempêtes consistent dans le paiement des hommes qui hissent les signaux.

Les télégrammes émanant du bureau d'observations météorologiques de Londres sont expédiés au prix ordinaire, c'est-à-dire 1s. pour vingt mots; les télégrammes venant des diverses stations sont expédiés au prix des dépêches de la presse, c'est-à-dire 1s. pour 100 mots pendant la nuit, et 1s. pour 75 mots durant la jour. Ces conditions ne s'appliquent qu'au Royaume-Uni; il y a des arrangements spéciaux pour les avis reçus de l'étranger.

Depuis le mois de décembre, 1867, le bureau d'observations météorologiques de la Société Royale adresse gratuitement aux ports et stations de pêche des avis des perturbations atmosphériques graves qui doivent se produire sur les côtes ou dans le voisinage des îles britanniques; le bureau y met néanmoins les conditions suivantes:—

“ Ces avis seront toujours expédiés aussitôt que le bureau d'observations météorologiques aura connaissance de l'approche de perturbations dans l'atmosphère, et les ports ou stations de pêche qui devront les recevoir seront désignés par la Chambre de Commerce.

“ Lorsque la liste des localités auxquelles on pourra envoyer des avis aura été fixée par la Chambre de Commerce, le bureau d'observations météorologiques, dans tous les cas de perturbations atmosphériques, devra expédier des avis à toutes ou quelques-unes de ces stations, suivant les circonstances dont les employés du bureau d'observations seront juges.

“ Quand avis de perturbations atmosphériques est reçu, par télégraphe, dans l'une des localités désignées par la Chambre de Commerce, il doit être rendu public en hissant l'un des sémaphores inventés par feu l'amiral Fitzroy, et le sémaphore doit rester hissé pendant 36 heures après la réception du télégramme contenant l'avis. (On a ensuite fixé 48 heures.)

“ Un avis par télégraphe implique que le sémaphore doit être hissé pendant 36 heures et pas plus longtemps. (On a depuis fixé 48 heures.)

“ Si le comité d'observations météorologiques jugeait nécessaire qu'un sémaphore fût hissé pendant plus de 36 heures, (subséquentment 48 heures,) il devra, dans tous les cas, envoyer

des télégrammes à cet effet et les répéter tous les jours, tant qu'il le jugera convenable, ou jusqu'à ce que la tempête soit apaisée.

“ Si les autorités d'un port ou d'une station de pêche désirent recevoir avis des perturbations atmosphériques, et se chargent de hisser le sémaphore, aux conditions prescrites et d'après les règlements ou instructions qui pourront émaner, de temps à autre, du bureau d'observations météorologiques, demande devra être adressée au secrétaire du bureau, 2, Parliament street, Westminster, S. O., afin que l'on mette la station sur la liste de la Chambre de Commerce et qu'on prenne des mesures pour lui fournir un mât et un sémaphore.

“ Quand la localité, ou station, a les moyens de payer le mât et le sémaphore, elle devra les acheter si elle ne les possède déjà ; et si la Chambre de Commerce recevait avis que le mât et le sémaphore manquent et que la localité ne peut en faire les frais, alors le bureau d'observations météorologiques achètera ces deux articles, avec l'approbation de la Chambre de Commerce.

“ Mais soit que les autorités locales aient acheté le mât et le sémaphore, soit qu'elles n'aient pu encourir ces frais, elles devront, en tous cas, payer l'homme qui hisse les signaux ainsi que les frais d'entretien de l'appareil.

“ Subséquemment, le bureau d'observations météorologiques ne paiera que le salaire des hommes qui hissent le sémaphore et les frais d'entretien de l'appareil.”

On trouvera à l'annexe No. 16 le rapport du directeur de l'observatoire de Toronto qui contient une foule de renseignements précieux, et si ce système continue à fonctionner, les tableaux contiendront des renseignements précieux sur la météorologie de notre vaste pays.

AMÉLIORATIONS DES HAVRES.

En 1869, le gouvernement reçut plusieurs demandes de personnes ayant des intérêts dans certains petits havres du Canada ; ces personnes demandoient l'aide du trésor public pour approfondir et améliorer ces havres, et comme ces améliorations étaient plutôt d'un caractère local que dans les intérêts généraux du Canada ou des havres de refuge, une loi fut adoptée, — 32 et 33 Vic., chap. 40, imposant un droit de 10 cts. par tonne sur les navires entrant dans ceux de ces havres que Votre Excellence en conseil aurait déclaré être soumis aux dispositions de cette loi.

La loi ne devait s'appliquer qu'aux ports où les parties intéressées devaient faire des améliorations et qui, du consentement de ces parties devaient être mis sous l'opération de cette loi. Les seuls ports mis, jusqu'à présent, par proclamation, sous l'opération de cette loi sont : Bathurst et Richibouctou, Nouveau-Brunswick, le Havre-aux-Maisons et le havre d'Amherst, îles de la Magdeleine, et le port du Cap Chatte, comté de Gaspé, province de Québec. La proclamation concernant le port du Cap Chatte est datée du 13 mars, 1871.

Pendant l'année fiscale expirée au 30 juin 1872, on a perçu les droits suivants, aux ports sus-mentionnés, pour le service en question :

Bathurst, 49 navires, 7,703 tonneaux.....	\$ 770 30
Richibouctou, 68 navires, 1,738 tonneaux.....	1,173 80
Havre-aux-Maisons, 17 navires, 669 tonneaux.....	66 90
Havre d'Amherst, 48 navires, 2,196 tonneaux.....	219 60
Havre du Cap Chatte, district de Gaspé, 6 nav. 261 ton.	26 10

\$2,256 70

Durant l'année expirée au 30 juin, 1871, on avait perçu à compte de ce service, \$3,571.90 et, en 1870, \$3,524.60.

Les améliorations, en vertu de cette loi, sont faites par le ministère des travaux publics et le compte en est inscrit dans le rapport de ce ministère pour la dernière année fiscale. Pendant la dernière année fiscale, on a dépensé, pour ces améliorations, la somme de \$5,219.88.

Pendant les trois dernières années fiscales, on a dépensé, en vertu de cette loi, la somme de \$11,570.75 et, pendant la même période, les recettes se sont élevées à \$9,353.20, soit un excédant de \$2,217.55 des dépenses sur les recettes.

Au port de Richibouctou, la somme de \$2,000 a été dépensée, durant la dernière année fiscale pour le service de remorquage, et un contrat sera prochainement passé par le ministère des travaux publics pour la construction d'un brise-lame en pilotis à cet endroit. On a également passé un contrat pour enlever l'épave qui a sombré à l'entrée du havre. On a aussi employé le nouveau dragueur à vapeur, pendant la dernière saison, pour draguer ce havre.

Pendant la dernière année fiscale, on a dépensé, \$2,427.68 pour déblayer l'entrée du havre d'Amherst, îles de la Madeleine.

Pendant la même période, on a dépensé \$792.20 pour enlever les obstacles qui se trouvaient à l'entrée du havre du Cap-Chatte.

POLICE DE HAVRE ET DE RADE.

En vertu de l'Acte 31 Vic., chap. 62, le gouvernement entretient un corps de police de havre et de rade, à Montréal et à Québec, pour maintenir l'ordre sur les navires et sur les quais. Les navires qui visitent ces ports paient trois ets. la tonne, lorsqu'ils jaugent 100 tonneaux ou au-dessous, une fois chaque année; et cette taxe est payable deux fois par année, lorsque le navire jauge plus de 100 tonneaux.

A Montréal, le service est dirigé par M. le juge Coursol, commissaire de la police fédérale, aidé de M. le constable en chef, John McLaughlin. La police de ce port compte 25 hommes qui reçoivent tous des uniformes en outre de leur paie.

Pendant la dernière année fiscale, jusqu'au 18 juin, le chef a été payé à raison de \$2.50 par jour, ou \$912.50 par année. Quatre sergents ont été gardés au service tout l'hiver pour protéger les navires, etc., dans le canal, et les hommes ont reçu \$1.50 par jour toute l'année. Les autres 20 hommes ont été employés du 1er avril au 30 novembre, au salaire de \$1.00 par jour, et à \$1.10, depuis le 1er avril jusqu'au 18 juin dernier. En outre, à la clôture de la navigation, en 1871, on a payé aux constables une gratification de dix ets. par jour pour bonne conduite. Toutefois, les salaires de tous métiers ont tellement augmenté et la vie dans les grands centres est devenue si coûteuse qu'on a cru devoir, le 18 juin dernier, accorder \$3 au chef, \$1.90 aux sergents et \$1.50 aux hommes par jour.

Pendant la dernière année fiscale, cette police de Montréal a coûté \$10,000, y compris le traitement du chef, des uniformes pour tous les hommes, le combustible et autres dépenses diverses. Toutefois, quelques-uns des items payés sur le crédit de l'année dernière s'appliquaient à des services faits l'année précédente, et à la clôture de l'année fiscale on n'a pu payer certains comptes, le crédit étant épuisé. On n'emploie pas de canots pour la police, à Montréal, vu que tous les navires sont amarrés aux quais.

Depuis quelques années, la police de rade, à Québec, est composé d'un chef, de deux patrons de chaloupe, et de 22 hommes, en tout 25 hommes, y compris le chef. Lorsque M. Russell, chef de la police de rade, fut nommé préposé à l'embarquement, le 7 janvier, 1871, son traitement fut porté de \$300 à \$1,200 pour les deux charges. A ce port, le chef reçoit directement ses instructions d'Ottawa, tandis que celui de Montréal les reçoit par l'intermédiaire du chef de la police fédérale. Au printemps de 1872, après l'arrivée de la flotte du printemps, laquelle était très-considérable, on éprouva beaucoup de difficultés à maintenir l'ordre avec un si petit nombre d'hommes, et plusieurs infractions de la paix eurent lieu à bord des navires et sur les quais; ces infractions étaient dues principalement aux manœuvres des racoleurs qui persistaient à vouloir embaucher les matelots; dans un cas, à bord d'un navire étranger, un racoleur n'ayant pu réussir à faire désertir un matelot, le tua d'un coup de pistolet. Une forte récompense fut offerte pour l'appréhension du meurtrier, mais il

réussit à s'échapper et on ne l'a pas encore découvert. Instructions furent alors données de porter de 25 à 31 le nombre des hommes, et huit constables, y compris le chef, furent envoyés de Montréal à Québec où il y avait alors 39 hommes de police de rade. Quand le gros de la flotte du printemps eut quitté le port, le chef et les sept hommes sus-mentionnés allèrent reprendre leurs fonctions à Montréal. Dans l'automne, un racoleur perdit la vie en essayant d'embaucher des matelots d'un navire à l'ancre dans la rade. Il paraît que le capitaine s'opposant aux tentatives du racoleur celui-ci l'attaqua; le capitaine, en cas de légitime défense, frappa le racoleur de sa hache et le tua.

Pour empêcher ces détestables manœuvres dans ce port, je propose d'augmenter beaucoup le personnel, et d'avoir une forte patrouille de nuit sous la rade et sur les quais pour maintenir l'ordre. Il est très-probable que l'entretien de ce surcroît de personnel excédera les recettes provenant des droits exigés des navires pour ce service, et il faudra décider si cette taxe spéciale sur les navires doit être augmentée à Québec et Montréal; mais je crois que les intéressés n'objecteront aucunement à une raisonnable augmentation de la taxe pour maintenir l'ordre.

Pendant la dernière année fiscale, le montant perçu à Québec pour ce service a été de \$21,956.87; l'année précédente on avait perçu \$17,102.73.

Les chiffres correspondants à Montréal, pour la même période, ont été de \$5,258.93 et \$4,132.23.

La somme totale perçue dans ces deux ports, durant la dernière année fiscale, a été de \$27,215.80, et elle s'élevait à \$21,235.06 l'année précédente, soit une augmentation de \$5,980.84, l'année dernière.

Pendant la dernière année fiscale, les dépenses pour ce service, à Québec, ont été de \$10,348;—cette somme comprend les salaires du personnel, habillement, dépenses imprévues et entretien du vapeur *Dolphin* qui fait la police de rade. Cette somme comprend aussi le traitement du préposé à l'embarquement et de son commis. Mais, au bureau du préposé à l'embarquement, on perçoit un montant considérable d'honoraires qui est versé au trésor. Voici comment a été payé le personnel, à Québec, jusqu'au 1er juin 1872;—chef de la police riveraine et préposé à l'embarquement, \$1,200 par année; commis, \$800 par année; pilote, \$1.80 par jour; agent de police secrète, \$1.60 par jour; patrons de chaloupe, \$1.40 par jour, et constables, \$1.10 par jour, chacun. En outre, à la clôture de la navigation en 1871, on a donné une gratification de dix centins par jour aux hommes dont la conduite avait été bonne. Le 1er juin dernier, le salaire du pilote a été porté à \$2.10, celui de l'agent de police secrète à \$2, celui des patrons de chaloupe à \$1.80 et celui des constables à \$1.50 chacun.

Dans les deux ports, on a dépensé \$20,348 durant l'année fiscale; l'année précédente, les dépenses ne s'étaient montées qu'à \$17,400; mais quelques items de cette année-là ont dû être payés sur le crédit voté pour la dernière année fiscale, vu que le crédit de l'année précédente était épuisé.

Le crédit voté par la législature pour ce service était, l'an dernier, de \$20,348.

Les recettes de la dernière année fiscale ont excédé les dépenses de \$6,867.80, mais une très-faible partie du surcroît des dépenses de la saison a été portée aux comptes de la dernière année fiscale, et lorsque le crédit fut épuisé toute nouvelle dépense devenait impossible. Durant les six mois expirés au 31 décembre, 1872, cette taxe a produit \$17,194.50, et les dépenses ont été de \$22,451.77, montant plus considérable que le total des dépenses de la dernière année fiscale. Ce surcroît de dépenses est dû, comme je l'ai déjà expliqué, à ce qu'il a fallu augmenter le personnel et les salaires, à Québec; selon toutes probabilités, cette double augmentation devra être maintenue, en sorte qu'il faudra aussi augmenter les droits pour que le service rapporte ce qu'il coûte.

Voici l'état des recettes et dépenses, pour ce service, durant les quatre années et demie expirées au 31 décembre 1872:—

	Recettes.	Dépenses.
Année fiscale finissant le 30 juin, 1869.....	\$21,952 83	\$22,358 91
“ “ “ 1870.....	23,996 68	18,461 83
“ “ “ 1871.....	21,235 06	17,400 72
“ “ “ 1872.....	27,215 80	20,348 00
Six mois expirés au 31 décembre., 1872.....	17,194 50	22,451 77
	\$111,594 87	\$101,021 24
Déduisant les dépenses des recettes.	\$101,021 24	
Excédant des recettes sur les dépenses durant les quatre années et demie expirés au 31 Déc., 1872.....	\$10,573 63	

MARINS MALADES ET DÉNUÉS DE RESSOURCES.

En vertu de l'Acte 31 Vic., chap. 64, dans les provinces de Québec, du Nouveau-Brunswick et de la Nouvelle-Ecosse, tous les marins malades ou dénués de ressources engagés sur des navires qui ont acquitté la taxe des marins malades aux termes de l'Acte précité, sont soignés dans un hôpital de marine, s'il y en a un au port où ils se trouvent, ou, dans les localités où il n'y a pas de ces hôpitaux, les percepteurs des douanes veillent à ce que les soins nécessaires leur soient donnés chez des particuliers. A Montréal, les marins malades sont soignés à l'hôpital général, d'après un arrangement passé avec le gouvernement, moyennant \$4.20 par semaine. Cet établissement est parfaitement tenu et ils y reçoivent tous les soins les plus attentifs et les plus habiles, vu que les principaux médecins de Montréal s'intéressent beaucoup à l'institution. A Québec les marins malades sont soignés à l'hôpital de marine et des émigrants qui est sous le contrôle du gouvernement fédéral; c'est aussi un très-bel établissement. A St. Jean, il y a un hôpital de marine pour les marins malades et dénués de ressources; l'édifice est vieux, mais très-confortable et les dépendances sont magnifiques. A Halifax, les marins malades sont soignés à l'hôpital connu sous le nom "Provincial and City Hospital," moyennant \$5 par semaine. A St. André, Richibouctou, Miramichi et Bathurst, Nouveau-Brunswick, il y a de petits hôpitaux de marines, exclusivement pour les marins malades, et sous le contrôle du ministère de la marine. On se propose d'établir des hôpitaux de marine exclusivement pour les marins malades, à Yarmouth et Pictou, Nouvelle-Ecosse, et à Sydney, Cap Breton, vu les difficultés qu'on éprouve, dans ces localités, à faire soigner les marins malades, surtout dans le cas de maladies contagieuses, comme la petite vérole et la fièvre, les maîtres de pension refusant d'admettre ces malades dans leurs maisons.

Avec des hôpitaux de marine aux quatre principaux ports de la Nouvelle-Ecosse et aux cinq principaux ports du Nouveau-Brunswick, les marins malades et dénués de ressources dans ces deux provinces, seront bien soignés, et les patients des ports secondaires pourront, en général, y être transportés sans beaucoup d'inconvénient. Toutefois dans les cas où la gravité de la maladie ne permettrait pas le transport, le percepteur des douanes de la localité veillera à ce qu'on les soigne. Par l'acte 35 Vict., chap. 38, passé durant la dernière session, l'acte relatif aux marins malades et dénués de ressources, 31 Vict., chap. 64, a été appliqué à la Colombie Britannique et prendra effet à partir du 1er janvier 1873. On se propose de construire à Victoria un hôpital de marine convenable réservé exclusivement aux marins malades; cette construction coûtera probablement \$20,000. La taxe des marins malades qui sera exigée des navires, à leur entrée dans les différents ports de la Colombie Britannique, sera la même que celle que l'on perçoit aux ports des provinces de Québec, du Nouveau-Brunswick et de la Nouvelle-Ecosse, c'est-à-dire deux centins par tonne; les navires de 100 tonneaux ou moins paient cette taxe une fois l'an et les navires de plus de 100 tonneaux la paient deux fois. Les navires qui font le cabotage entre deux ports de la même province ne sont pas soumis à cette taxe et leurs équipages n'ont pas droit aux secours payés sur ce fonds.

Le montant total perçu, dans cette division du service, durant l'année expirée au 30 juin 1872, a été de \$34,911.64 comme il appert par les rapports que les percepteurs des douanes doivent, aux termes de la loi, adresser au ministère de la marine.

Le montant payé au bureau du receveur-général, tel qu'inscrit dans les comptes publics, diffère légèrement de ce chiffre, et cela est dû sans doute à ce que des sommes ont été perçues aux petits ports peu de temps avant la clôture de l'année fiscale, et n'ont pu être remis qu'un peu plus tard. Les montants qui ne sont remis au receveur-général qu'après la clôture de l'année fiscale ne paraissent que dans les comptes de l'année suivante.

Le montant perçu durant l'année fiscale expirée au 30 juin 1871, était de \$29,683.41 ; il y a eu ainsi une augmentation de \$5,228.23 en 1872.

Sur le total perçu la province de Québec a fourni \$19,217.04 ; le Nouveau-Brunswick \$7,663.39, et la Nouvelle-Ecosse, \$8,031.21.

Au port de Québec, on soigne plus de marins que dans aucun autre port du Canada. L'hôpital de marine et des immigrants où ils sont traités, est un bel édifice, grand et commode, et l'on y reçoit trois catégories de malades, savoir : les marins malades et dénués de ressources,—les immigrants malades venus directement à Québec sans avoir été envoyés à la Grosse Isle ou qui sont tombés malades après avoir quitté la Grosse Isle, station de quarantaine sur le fleuve St. Laurent,—enfin des résidents de Québec. Cet hôpital étant destiné à ces trois catégories de malades, dont les immigrants et les résidents forment une portion considérable, le gouvernement crut devoir le mettre, il y a quelques années, sous la direction et le contrôle du ministère de l'Agriculture, mais comme les marins sont aussi en grand nombre parmi les malades, et que l'hôpital a été établi principalement pour les marins malades, à cause desquels les navires sont taxés, le gouvernement se propose de le mettre de nouveau sous le contrôle du ministère de la marine. Bien que l'hôpital soit aussi destiné aux malades résidents de la cité de Québec. Les résidents de la province de Québec, en général, d'Ontario et des autres provinces n'en sont point exclus et on les y admet sans difficultés quand ils requièrent assistance, par exemple lorsqu'ils tombent malade en se rendant dans leurs foyers ou lorsqu'ils sont les victimes de quelq'accident. L'hôpital est administré par trois commissaires que préside le Dr. Sewell, de l'Université Laval ; M. le Dr. Wells est secrétaire de cette commission. Un médecin et chirurgien résident, le Dr. Catellier, fait le service général, et outre le Dr. Catellier, les Drs. Landry, Rowand et Lemieux font, à tour de rôle, la visite des malades. Pendant la dernière année fiscale, les dépenses de l'hôpital se sont élevées à \$21,974.41. Sur ce montant, le gouvernement local de Québec a fourni une contribution de \$4,000 pour les frais des malades de la province de Québec. Les malades qui paient ont fourni, pendant la dernière année fiscale, la somme de \$121.50, ce qui, ajouté à quelques autres petites recettes de provenances diverses et à la contribution du gouvernement local donne un total de \$4,314.50 et laisse une somme de \$17,659.71 à la charge du gouvernement fédéral. Pendant la dernière année fiscale, on a traité à l'hôpital 1,410 malades qui ont fait 29,470 jours d'hôpital. Sur le nombre, 861 malades, ayant eu 12,982 jours de traitement étaient des marins ; 454 malades, ayant eu 14,805 jours de traitement, étaient, la plupart, des résidents de la province de Québec ; et 95 malades, ayant eu 1,683 jours de traitement étaient des immigrants. Si l'on répartit les frais sur ces trois catégories de malades on trouve que l'on a dépensé pour les marins, \$15,911.44,—pour les résidents \$4,000, et pour les immigrants \$2,062.77. Durant la dernière année fiscale, le traitement de chaque malade soigné à cet hôpital a coûté, en moyenne, 74½ cts. par jour ou \$5.21 par semaine.

A Montréal, 214 marins malades ont été soignés à l'hôpital général, et cette institution a reçu \$2,452.80 pour ces soins,

Le montant total payé par le ministère de la marine durant la dernière année fiscale pour le traitement des marins malades dans la province de Québec, y compris le montant payé à l'hôpital de Montréal et les secours payées pour soins donnés à des marins malades dans des ports extérieurs a été de \$3,312.70, à quoi il faut ajouter la somme payée pour les marins malades à l'hôpital de Québec, savoir \$15,911.44, ce qui donne un total de \$19,224.14 pour soins donnés aux marins malades dans la province de Québec.

Le montant dépensé pour les marins naufragés et dénués de ressources dans la province de Québec, durant la dernière année fiscale, a été de \$1,491.15, ce qui donne un total de \$20,715.29 déboursé par le gouvernement pour les marins malades, naufragés et dénués de ressources, dans cette province. Les droits de tonnage perçus, dans la province de Québec, pour les marins malades ont produit, durant la dernière année fiscale, la somme de \$19,217.04, en sorte que les dépenses, dans cette province, ont excédé les recettes de \$1,498.25; mais le montant dépensé a suffi pour donner des secours à tous les marins malades et dénués de ressources qui y avaient droit.

Au Nouveau-Brunswick le montant dépensé, durant la dernière année fiscale, pour les marins malades et dénués de ressources a été de \$8,712.19 et pour les marins naufragés et dans la détresse, de \$222.55, soit un total de \$8,934.74, dans cette province, pour les marins malades et les marins naufragés. Sur ce montant \$4,471.20 ont été dépensés à l'hôpital de St. Jean, et la taxe, dans ce port, a produit \$4,490.26.

A l'hôpital de marine de St. André on a dépensé \$768.53; à Richibouctou, \$1,096.85, à Miramichi, \$1,081.13 et à Bathurst, \$311.49. Le montant dépensé à tous les autres ports où il n'y a pas d'hôpital de marine a été de \$982.99, soit un total de \$8,712.19 dépensé dans cette province pour les marins malades. La somme dépensée pour les marins naufragés, au Nouveau-Brunswick a été de \$222.55. Les recettes ont produit la somme de \$7,663.21, en sorte qu'il y a un excédant de \$1,271.53 des dépenses sur les recettes.

Le montant payé, durant la dernière année fiscale, à l'hôpital provincial et de la cité, à Halifax, pour le traitement des marins malades, a été de \$2,403.99; le traitement et l'entretien de chaque malade coûtent \$5 par semaine. Les dépenses à tous les autres ports de la Nouvelle-Ecosse pour les marins naufragés représentent la somme de \$4,090.50 durant la même période, soit un total de \$6,494.49 dépensé dans cette province pour les marins malades. Le montant dépensé à la Nouvelle-Ecosse pour les marins naufragés et en détresse a été de \$1,876.22, soit un total de \$8,370.71 pour les marins malades et les marins naufragés. Le montant perçu dans la même province pour ce service a été, durant la dernière année fiscale, de \$8,031.39 en sorte que les dépenses excèdent de \$339.32 les recettes.

Ainsi donc le ministère de la marine a dépensé \$23,036.16, durant la dernière année fiscale, en secours aux marins malades et aux marins naufragés, dans les provinces de Québec, de la Nouvelle-Ecosse et du Nouveau-Brunswick; le crédit voté pour ce service était de \$25,269.51.

Si l'on ajoute au montant des dépenses, comme plus haut, les \$15,911.44 dépensées à Québec même pour les marins malades et dénués de ressources, on obtient le total de \$38,947.60 pour l'entretien des marins malades et dénués de ressources dans les trois provinces. Déduisant de ce total le produit des taxes perçues pour ce service, soit \$34,911.64, on constate un excédant de \$4,035.96 des dépenses sur les recettes.

Suit le tableau des recettes et dépenses, pour ce service, durant les quatre années dernières :

	Recettes.	Dépenses.
Pour l'année fiscale expirée au 30 juin 1869.....	\$31,353 78	\$26,987 04
“ “ 1870.....	31,410 46	27,029 34
“ “ 1871.....	29,683 41	28,978 22
<i>A reporter</i>	<u>\$92,447 65</u>	<u>\$82,994 60</u>

	Recettes.	Dépenses.
<i>Report</i>	\$92,447 65	\$82,994 60
Pour l'année fiscale expirée au 30 Juin 1872.....	34,911 64	38,947 60
	<u>\$127,359 29</u>	<u>\$121,942 20</u>
Déduisant les dépenses des recettes.....	121,942 20	
Balance au crédit du fonds de secours déposée au trésor.	\$5,417 09	

Dans la province d'Ontario, on ne perçoit pas de droits de tonnage sur les navires pour l'entretien des marins malades et dénués de ressources, mais, depuis trois ans, le Parlement vote un octroi annuel de \$500 pour venir en aide aux marins malades soignés à l'hôpital de Ste. Catherine. En cas d'accident ou de maladie les marins sont très-bien traités dans cet hôpital qui se trouve près du canal Welland où passent presque tous les navires faisant le commerce des lacs.

On trouvera aux annexes Nos. 10 et 11 les rapports des divers hôpitaux placés sous le contrôle du ministère de la marine.

CERTIFICATS DE CAPITAINES ET DE SECONDS DE NAVIRES.

En vertu de l'Acte du Canada, 33 Vic., chap. 17, qui a été spécialement confirmé par Sa Majesté en Conseil, les candidats aux certificats de capitaines et de seconds sont maintenant examinés à Halifax, St. Jean et Québec; les certificats accordés aux candidats heureux leur donnent les mêmes privilèges que les certificats émanant du ministère du commerce en Angleterre. On trouvera à l'annexe No. 23 copie de l'ordre de Sa Majesté en Conseil et des règles et règlements conformément auxquels les candidats sont examinés en Canada.

Dans chaque port, le bureau des examinateurs se compose de deux membres pris dans la localité et présidés par le capt. Scott, M. R., qui se rend d'un port à un autre suivant qu'il en est requis. Avec ce système, tous les candidats passent le même examen; le président signe tous les certificats et veille à ce que les examens soient bien conduits; ces examens sont analogues à ceux que passent les candidats aux Etats-Unis.

Le président reçoit un traitement de \$1,600 par année et les examinateurs locaux ont \$4 par jour tant que le bureau siège. Les fonctions du président sont très-laborieuses, et il doit parcourir de grandes distances pour se rendre aux différents lieux où se font les examens; en conséquence, il est devenu nécessaire de lui donner un commis, à \$800 par année, qui fait la correspondance et tient le bureau ouvert à Halifax où réside le président.

Pour assurer, au début, le succès de ce système d'examen, on a jugé nécessaire d'accorder une subvention aux instructeurs à chacun des ports sus-mentionnés. Ces instructeurs préparent les candidats qui, sans cette préparation, échoueraient, pour le plus grand nombre, car les examens sont très-sévères. MM. McNally et Sexton, instructeurs expérimentés venant d'Angleterre, ont entrepris cette tâche et se sont engagés à tenir ouvertes toute l'année, à Québec, Halifax et St. Jean, des écoles d'instruction maritime. En outre de ce qu'ils font payer aux candidats, le ministère de la marine est convenu de leur donner une subvention de \$1,500, pour les trois ports, pendant un an à partir du 18 mai dernier. D'autres instructeurs ont récemment préparé des candidats à Halifax et St. Jean et ces instructeurs ont aussi réclamé une subvention pour chaque candidat par eux préparé et reçu capitaine ou second.

Entre le 16 septembre, 1871,—date à laquelle le premier certificat a été accordé,—jusqu'au 31 décembre 1872, 235 candidats ont obtenu le certificat de capitaine, chaque

certificat est payé \$10, en sorte qu'on a perçu la somme de \$2,350. A Halifax 68 de ces candidats ont passé les examens, à St. Jean 144 et à Québec 23. Durant la même période, 46 candidats ont reçu des certificats de seconds, et, chaque certificat étant payé \$5, on a perçu la somme de \$230. A Halifax 4 de ces candidats ont passé les examens, à St. Jean 5 et à Québec 37. Durant l'année fiscale expirée au 30 juin, 1872, on a accordé 101 certificats de capitaines et 24 de seconds; durant les six mois expirés au 31 décembre, 1872, on a accordé 134 certificats de capitaines et 22 de seconds.

Conformément à l'acte précité des certificats de services sont accordés aux capitaines et seconds qui ont servi comme tels antérieurement au premier janvier, 1870; et bien que les certificats les autorisent à acquitter leurs navires en Canada, ils ne sont pas reconnus en Angleterre. On n'examine pas les candidats de cette catégorie. On leur demande seulement des preuves de sobriété, d'expérience et de bonne conduite générale à bord. Les certificats sont payés \$5 pour capitaines et \$3 pour seconds.

Durant l'année fiscale expirée au 30 juin, 1872, on a accordé 41 certificats de services à des capitaines et 3 à des seconds. Jusqu'au 31 décembre, 1872, le nombre total était de 274 certificats de services pour capitaines et 73 pour seconds.

Durant l'année fiscale expirée au 30 juin, 1872, on a perçu \$1,726 pour certificats de capacité et certificats de services,—et pendant les six mois expirés au 31 décembre, 1872, la somme correspondante a été de \$2,913; jusqu'à la fin de l'année 1872, on a donc perçu, pour ce service, la somme de \$4,639.

Durant l'année fiscale expirée au 30 juin, 1872, on a dépensé \$4,312.07 pour ce service; ce chiffre comprend le traitement du président, ses frais de voyage, l'impression de blancs, les honoraires des examinateurs locaux et la subvention aux instructeurs de marine; le crédit voté par la législature était de \$6,200, en sorte que \$1,887.93 seront remises au trésor.

Depuis qu'on a commencé à appliquer la loi relative à ces certificats jusqu'au 31 décembre, 1872, on a perçu \$4,639 pour certificats de capitaines et de seconds; durant la même période les dépenses à compte de ce service ont été de \$8,950.84, soit un excédant de \$4,311.84 des dépenses sur les recettes. Il est probable qu'à l'avenir on aura peu de chose à payer pour subventions aux instructeurs et que par suite les recettes égaleront à peu près les dépenses.

On trouvera à l'annexe No. 23 la liste des candidats qui ont obtenu des certificats de capacité et aussi la liste de ceux qui ont obtenu des certificats de services.

INSPECTION DES BATEAUX A VAPEUR.

En vertu des actes 31 Vic., chap. 65 et 32-33 Vic., chap. 39, tous les bateaux à vapeur enregistrés en Canada doivent être inspectés chaque année par un inspecteur du gouvernement lorsqu'ils naviguent dans les eaux du pays. L'inspecteur doit s'assurer de la coque du navire, ses chaudières, machines et équipement général y compris les canots, les appareils de sauvetage, etc., sont en bon état. Sept inspecteurs payés par le gouvernement font ce service et le produit des honoraires d'inspection est versé au trésor.

Voici quels sont les honoraires exigibles pour l'inspection des bateaux à vapeur et le certificat d'inspection:—pour chaque vapeur ne jaugeant pas plus de 100 tonneaux, \$5; pour chaque vapeur jaugeant plus de 100 tonneaux, \$8; on exige aussi 10 cts. par tonneau pour les navires de toutes dimensions.

On perçoit les honoraires suivants pour examiner les mécaniciens et leur délivrer des brevets: \$5 pour chaque brevet; \$1 pour chaque renouvellement.

Le montant des honoraires d'inspection, d'examens et de brevets est plus que suffisant pour défrayer toutes les dépenses de ce service, qui, de fait, ne coûte rien au pays.

Les inspecteurs de bateaux à vapeur se réunissent à périodes fixes dans différentes villes du Canada et forment un bureau, élisent un président, examinent les mécaniciens et leur accordent des brevets, discutent les questions relatives à l'inspection des bateaux à vapeur et

aux moyens d'établir l'uniformité dans cette inspection. Le président, M. S. Risley est inspecteur de la section ouest d'Ontario, y compris Toronto et tous les ports à l'ouest, Ste. Catherine et les ports sur le lac Erié et le lac Huron. Toutefois son travail a tellement augmenté que, l'an dernier, on a jugé nécessaire de nommer un inspecteur adjoint pour ce district afin d'éviter des incon vénients et des retards au commerce, et d'avoir toujours un inspecteur dans le district lorsque le président serait appelé dans d'autres parties du Canada. M. Walter J. Menelle y fut donc nommé inspecteur de cette division, le 29 février, 1872, au traitement de \$1,000 par année. Le 11 juin dernier, M. Fessenden, inspecteur de la division de Montréal, mourut, et on ne l'a point encore remplacé d'une manière permanente. D'après la loi, toute personne qui aspire à la position d'inspecteur des bateaux à vapeur doit passer un examen satisfaisant devant le bureau des inspecteurs de bateaux à vapeur et se procurer un certificat d'aptitude pour ces fonctions, avant d'être nommé permanentement. Le président reçoit \$1,400 par année; l'inspecteur du district de la Nouvelle-Ecosse et du Nouveau-Brunswick a été adjoint à l'inspecteur de Toronto et reçoit, comme ce dernier, un traitement de \$1,000; les inspecteurs de Kingston, Sorel et Québec reçoivent chacun \$800 par année. Il est probable cependant que l'on devra élever les traitements dans cette division du service, vu que le travail augmente ainsi que la cherté de la vie, et que jusqu'à présent on a versé au trésor un surplus de revenu provenant des honoraires, une fois les dépenses payées.

Le crédit voté pour ce service, l'an dernier, était de \$8,500 et cette somme a été entièrement dépensée.

Le montant perçu pour taxe d'inspection des bateaux à vapeur, pendant la dernière année fiscale, a été de \$10,395.46; les honoraires pour brevets accordés aux mécaniciens ont produit la somme de \$1,315, soit un total de \$11,710.46 perçus pour ce service ce qui laisse un excédant de \$3,210.46 des recettes sur les dépenses.

Le montant des recettes payé au receveur-général à compte de ce fonds, et inscrit dans les comptes publics, n'est pas exactement le même que le montant payé aux précepteurs des douanes, qui ont charge de recevoir le produit de cette taxe, vu que ces employés retiennent certaines balances depuis la clôture d'une année fiscale jusqu'au commencement de la suivante. Le montant à reporter, sous ce chef, à la clôture de la dernière année fiscale, était de \$849.88.

Le montant perçu, à compte de ce fonds, dans la province de Manitoba a été de \$81; on n'a rien perçu à la Colombie Britannique, vu que l'acte du Canada relatif à l'inspection des bateaux à vapeur, appliqué à cette province durant la dernière session du parlement, ne devait y avoir force de loi qu'à partir du 1er janvier, 1873. On rencontrera peut-être quelques difficultés dans l'application de cette loi aux vapeurs et aux mécaniciens de cette province, mais on espère que ces difficultés disparaîtront bientôt et qu'il fonctionnera aussi bien à la Colombie que dans les provinces d'Ontario, Québec, du Nouveau-Brunswick et de la Nouvelle-Ecosse où il offre tant de garanties au grand nombre de personnes qui voyagent sur les vapeurs canadiens soit comme passagers, soit comme hommes d'équipe.

Voici l'état des recettes et dépenses, pour ce service, y compris les recettes pour honoraires de brevets de mécaniciens, durant les quatre dernières années fiscales :—

	Dépenses	Récettes
Pour l'année fiscale finissant le 30 juin, 1869...	\$11,914 63	\$7,999 00
do do 1870...	12,521 29	7,399 18
do do 1871...	10,369 96	8,321 00
do do 1872...	11,710 46	8,500 00
	\$46,516 4	\$32,219 18
Déduisant les dépenses des recettes,.....	32,219 18	
Balance,.....	\$14,297 16	

On voit, par ce tableau, que, dans quatre ans, un surplus net de \$14,297.16, provenant de ce fonds, a été versé au fonds du revenu consolidé du Canada.

Durant l'année de calendrier expiré au 31 décembre, 1872, le bureau a accordé 741 certificats de mécaniciens et aides-mécaniciens, dont 253 après examen et 488 sans examen (renouvellements).

Le nombre de vapeurs inspectés durant l'année de calendrier expirée au 31 décembre, 1872, dans la division d'Ontario ouest, du lac Huron et du lac Supérieur, par MM. Risley et Meneilly a été de 146; en 1871 il était de 119 et en 1872 de 102, ce qui indique une augmentation considérable du nombre de vapeurs dans ce district. Dans la division d'Ontario est, M. Joseph Taylor, l'inspecteur, a donné des certificats, après examen, pour 77 vapeurs en 1872,—64 en 1871 et 61 en 1870. A Montréal 60 vapeurs ont été inspectés en 1872,—84 en 1871 et 82 en 1870; c'est l'inspecteur de Sorel qui a fait la plus grande partie de ces inspections l'année dernière. A Sorel et aux Trois-Rivières, M. F. X. Léfort a inspecté 42 vapeurs en 1872,—40 en 1871, et 41 en 1870. Dans le district de Québec, M. Joseph Samson a inspecté 75 vapeurs en 1872,—65 en 1871, et 63 en 1870. Dans le district du Nouveau-Brunswick et de la Nouvelle-Ecosse, M. William Smith a inspecté 73 vapeurs en 1872,—65 en 1871, et 54 en 1870. Le nombre total de vapeurs inspectés durant l'année de calendrier 1872 a été de 473;—en 1871 de 438,—en 1870 de 403, et en 1869 de 401. Parmi les vapeurs inspectés en 1872,—254 sont à aubes et 219 à hélice. Des 473 vapeurs inspectés en 1873,—230 sont des remorqueurs, 192 des vapeurs à passagers et 51 des vapeurs à fret. En 1872, on a construit en Canada 71 nouveaux vapeurs représentant un total de 18,048 tonneaux, capacité réelle, et 18 vapeurs, représentant un total de 4,583 tonneaux, capacité réelle, ont été perdus ou démantelés durant la même période. Chacun des nouveaux vapeurs ajoutés à la liste en 1872 représente une valeur de \$20,000, y compris les chaudières et les machines; soit une valeur totale de \$1,420,000 pour les vapeurs construits en Canada durant l'année il n'y a pas eu d'infractions à l'acte relatif à l'inspection des vapeurs.

Le président du bureau fait rapport que dix-huit personnes ont péri l'an dernier sur les vapeurs du Canada. Huit de ces personnes ont péri dans le naufrage du propulseur *Mary Ward*, dans une bourrasque au large de Collingwood; ces huit personnes s'étant jetées dans une chaloupe, chavirèrent sur les brisants et furent noyées. Le naufrage n'était aucunement dû aux machines et chaudières qui étaient bonnes. Un des matelots du vapeur à hélice *Careilla*, sur le lac Simcoe, est tombé à l'eau et s'est noyé. Le mécanicien du vapeur *Francis Smith*, d'Owen Sound, a été tué accidentellement dans la chambre aux manivelles, par un mouvement de la machine pendant que le vapeur était amarré au quai. Le vapeur *Kingston* appartenant à la "Compagnie Canadienne de paquebots," (*Canadian Mail Navigation Company*.) prit feu le 11 juin dernier, près de l'île au Grenadier, environ 18 milles en amont de Brockville, et une dame qui se jeta à l'eau fut noyée, faute d'avoir bien ajusté et serré l'appareil de sauvetage. Un jeune garçon employé sur le même vapeur fut aussi noyé. Le feu avait pris dans une des cabines, mais l'origine en est inconnue.

Le vapeur *St. Lawrence*, dans le trajet de Montréal à Chambly, prit feu et fut complètement perdu; un des hommes de l'équipage périt dans l'incendie.

Le 28 mai dernier, le vapeur *Phoenix* remorquant un radeau en descendant le St. Laurent, prit feu et échoua à Batiscan. Le feu avait pris dans la chambre des lampes et un homme périt en cette occasion.

Le vapeur *Emperor* venant de Portland, E. U., à Yarmouth, Nouvelle-Ecosse, échoua sur l'île Machias dans la soirée du 25 mai dernier, mais personne ne périt; le temps était calme.

Deux cas d'ivrognerie, parmi les mécaniciens brevetés, ont été signalés l'année dernière, et les délinquants ont été privés de leurs brevets.

PRÉPOSÉS A L'ENGAGEMENT ET ENGAGEMENT DES MATELOTS.

Dans trois ports du Canada, il y a des préposés à l'engagement dûment nommés, savoir:—à Québec, à St. Jean et à Halifax. A Québec, le préposé à l'engagement est, en même temps, chef de la police riveraine et reçoit un traitement de \$1,200 par année pour remplir les deux charges. A Halifax, un préposé à l'engagement a été nommé le 7 octobre, 1872, par le gouverneur en conseil, en vertu de l'acte 35 Vic., chap. 42, passé durant la dernière session du parlement. Par cet acte, le préposé à l'engagement est autorisé à faire payer 50 centins pour l'engagement et 30 centins pour la libération de chaque matelot, et, sur ses honoraires, il doit pourvoir à toutes ses dépenses telles que loyer du bureau, aides, papeterie, etc. M. J. D. Commins, de Halifax, a été nommé à ce poste sans traitement fixe, les honoraires constituant toute la rémunération qu'il reçoit. A St. Jean, le préposé à l'engagement ne reçoit pas de traitement et n'est rémunéré que par les honoraires. Par la loi du Nouveau-Brunswick, il est autorisé à demander 50 centins pour l'engagement de chaque homme, et il fait rapport que, durant la dernière année fiscale, il a engagé et libéré 3,962 matelots, et réalisé ainsi \$1,981, somme dont il faut déduire ses dépenses, \$1,258.97, ce qui lui laisse un revenu de \$722 pour l'année. L'année précédente on avait engagé et libéré 4,471, ce qui indique une diminution de 509 hommes. Il fait rapport que les gages ont été très-élevés durant l'année: On demandait \$60.50 par mois, tandis qu'en 1870-71 et 1869-70 les prix étaient de \$55 et \$45. Les salaires mensuel sont aussi monté à une moyenne de \$25.25.

A Québec, le nombre des déserteurs s'est élevé, durant la dernière année fiscale, à 1,564 et le nombre des matelots engagés a été de 2,127. Sur ce chiffre toutefois, il faut compter 433 marins engagés sur de nouveaux navires et sur des navires enregistrés à Québec, et aussi pour remplacer des hommes engagés qui n'ont pas payé l'honoraire d'une piastre par homme, ce qui laisse 1,694 engagés qui ont payé les honoraires, soit un montant de \$1,694.

Le nombre de marins déchargés était de 612, et le montant des honoraires reçus

dans cet acompte était de.....	\$298 31
Reçu pour certificats honoraires.....	172 00
	<u>2,164 31</u>
A déduire, les déboursés réels du bureau	124 90
	<u>2,039 41</u>

déposée au crédit du receveur-général, et portée au compte du revenu consolidé du Canada

A tous les autres ports de mer du Canada, les préposés aux douanes font les fonctions de préposés à l'engagement des matelots, en tant qu'il s'agit de navires anglais ou des colonies anglaises enregistrés ailleurs qu'en Canada.

Comme je le disais dans mon dernier rapport annuel, j'ai différé de recommander une loi à ce sujet en vu d'uniformer les lois de toutes les provinces maritimes du Canada, parce que l'on croyait que le gouvernement impérial devait prochainement faire passer un bill général intitulé: "Code de la marine marchande" et qui aurait réglé toutes les questions relatives à l'engagement et à l'examen des matelots; en outre, il était très-important que la loi du Canada s'accordât, à cet égard, avec la loi du Royaume-Uni; mais il n'est pas probable que le Parlement anglais adopte cette loi durant la présente session. Je me propose donc de recommander une loi à cet égard à la prochaine session du Parlement du Canada, non seulement parce qu'il importe que nos lois relatives à l'engagement des matelots soient rendues uniformes pour tout le Canada, mais encore parce qu'il est d'urgence qu'on établisse une loi très-stricté contre le racolage, surtout à Québec, où il arrive un si grand nombre de navires

chaque saison. Le chef de la police riveraine à Québec, donne son rapport que l'on trouvera à l'annexe No. 14, il signale plusieurs difficultés auxquelles il faudra faire face : par exemple, il dit que les racleurs n'hésitent point à essayer d'intimider les patrons des navires, les seconds ou les gardiens, en tirant leurs revoiveurs, pendant le racolage, et parfois, lorsqu'ils ont rencontré des obstacles, ils n'ont point hésité à commettre des meurtres.

NAVIRES.

Les lois en vigueur, relativement à l'enregistrement des navires, ne sont pas uniformes par tout le Canada, celles d'Ontario, par exemple, différant de celles des autres provinces, et c'est mon intention de recommander, à la prochaine session du parlement, que ces lois soient rendues uniformes. J'ai retardé de recommander une mesure, dans l'espoir que le bill impérial soumis au parlement anglais depuis trois ans, serait devenu loi, et nous aurions pu régler notre législation sur ce bill, mais les délais qui retardent le bill impérial, me portent à recommander que le Canada agisse sans plus de retard.

Au premier juillet, 1867, date de l'avènement de la Confédération, les navires enregistrés en Canada, y compris vapeurs, navires à voiles, barges, bateaux à bois et autres embarcations sans mâture, représentaient 776,343 tonneaux ; et le dernier recensement indique, sous ce chef, 857,203 tonneaux. Les navires canadiens, propriété canadienne, représentent probablement un tonnage beaucoup plus fort, puisque, d'après les lois anglaises d'enregistrement, un armateur anglais peut faire enregistrer son navire dans tel port qui lui plaît, et c'est ainsi que plusieurs de nos navires, et vapeurs transatlantiques, faisant exclusivement le commerce du Canada sont enregistrés dans des ports du Royaume-Uni.

NAUFRAGES.

Le nombre des naufrages, sur les côtes du Canada, a été très-considérable durant l'année 1872, surtout vers la fin de l'année, alors que les bourrasques de l'Atlantique ont été les plus violentes.

Les décès et les pertes de navires, parmi les navires portant des cargaisons du St. Laurent aux ports du Royaume-Uni ont été considérables l'an dernier, et les souffrances que les naufragés ont endurées exigent que le gouvernement prenne quelque mesure à cet égard.

Six vapeurs, chargés de grain, partis de Montréal l'automne dernier ont été perdus avec une grande partie de leurs équipages. Ces navires, ainsi que plusieurs autres vapeurs à hélice, n'étaient pas d'abord destinés à traverser l'Océan, mais plutôt à faire le transport du charbon entre le Royaume-Uni, la Baltique et la Méditerranée. Dans l'été ils pouvaient naviguer sur l'Atlantique, mais, l'automne dernier, les tempêtes les plus terribles se déchaînèrent sur l'Atlantique, et ces navires ne purent y résister parce qu'ils étaient trop chargés de grain. La loi prescrit que les navires chargés de grain, à Montréal et Québec, doivent être inspectés par le maître du port, avant le départ, et s'ils partent sans son *Visà*, ils ne sont sujets qu'à une amende de \$40 ; plusieurs de ces navires ont payé l'amende, mais plusieurs des matelots ont payé cette infraction de leur vie, et les armateurs et consignataires ont perdu navires et cargaisons.

Je me propose de recommander, à la prochaine session du parlement, que les navires qui partent du St. Laurent, chargés ne puissent s'acquitter à la douane, sans un certificat du maître du hâvre, et je proposerai que l'amende pour infraction à ce règlement soit augmentée.

Durant l'automne de 1872, les navires transportant les bois du Canada en Europe et ayant une partie de leur chargement sur le pont ont souffert de fortes avaries, et il y a même eu des désastres sérieux. J'ai donc intention de recommander à la prochain session du Parlement que, du 1er octobre au 15 mars, les navires transportant du bois du Canada en Europe ne puissent prendre des chargements excessifs sur le pont, pratique reconnue dangereuse par une triste expérience et qui a été la cause de désastres sérieux. Les armateurs ont prétendu que semblable question devait être laissée à la décision de l'armateur, du propriétaire de la cargaison et de l'assureur ; mais je ne saurais admettre cette prétention : à mon avis la responsabilité du gouvernement est très-grande dans cette question et il doit veiller à ce que l'existence des marins soit suffisamment protégée, car il est généralement reconnu que le marin, dont les services sont indispensables au commerce, ne sait pas se protéger lui-même et que l'Etat doit veiller à ses intérêts et empêcher, autant que possible, qu'il s'expose à des dangers et à des désagréments qu'il peut éviter. Je suis d'avis qu'on devrait prendre des mesures pour empêcher que les navires faisant le transport du bois de l'Amérique du Nord, aient du bois équarri d'aucune espèce, sur le pont, durant les mois d'hiver, et seulement une petite quantité de planches et autre bois de sciage, n'excédant pas, par exemple, trois pieds de hauteur. Dans le cas où un navire ainsi chargé modérément se trouverait pris par le mauvais temps, il serait facile de jeter à l'eau la charge du pont, sans danger d'aller à la dérive et de perdre sa mâture, ce qui est fréquemment arrivé dans le cas de navires ayant un fort chargement de bois équarri et de gros espars.

Une dépêche du gouvernement anglais, adressée au gouvernement canadien, m'a signalé aussi les pertes considérables qui ont eu lieu parmi les navires ayant de fortes charges sur le pont et partis des ports de l'Amérique Britannique du Nord, principalement de St. Jean, N.B., à destination de Cuba ; cette dépêche recommandait qu'on prit des mesures pour arrêter un système qui a été la cause de pertes considérables, et de dangers sérieux pour les équipages des navires. Je suis d'avis qu'il faudrait, pendant l'hiver, protéger, de façon ou d'autre, les équipages des navires faisant le commerce ; car les navires qui ont, sur le pont, des charges hautes de sept à huit pieds recouvertes de glace, ne peuvent sortir sans danger de la baie de Fundy pendant les mois de décembre, janvier et février, alors que les jours sont courts, les nuits longues et froides, et que les hommes ne peuvent faire les manœuvres sans s'exposer à de cruelles souffrances causées par le froid. Je suis d'avis qu'on ne devrait pas permettre, sur le pont, des cargaisons s'élevant au-dessus de la lisse d'acastillage dans le cas des navires qui n'ont qu'un simple tillac, et dans le cas des navires à coursière, qu'on ne devrait pas autoriser de cargaison sur le pont pendant l'hiver.

Aux annexes Nos. 28 et 29, on trouvera la liste des naufrages constatés à ce bureau et ayant eu lieu sur nos côtes maritimes ou sur les côtes des lacs ; aussi une liste des désastres subis par des navires canadiens dans des eaux étrangères. Toutefois, cette dernière liste ne comprend pas tous les désastres arrivés aux navires canadiens à l'étranger, vu que le bureau n'a reçu aucune nouvelle de plusieurs navires qui manquent et ont probablement sombré en mer. En pareils cas, on n'entre point les noms de ces navires dans le registre des naufrages avant d'avoir laissé écouler un temps suffisant pour établir qu'il sont bien réellement perdus. Les rapports des naufrages en mer, durant l'année 1872, mentionnent 221 navires, dont 95 vaisseaux et barques, 40 bricks et brigantins, 76 goélettes et 10 vapeurs, représentant une perte évaluée à \$2,083,974. Les rapports des naufrages sur les lacs et cours d'eau à l'intérieur, mentionnent pour la dernière, saison, 69 navires dont 21 vapeurs, 36 goélettes, 5 brigantins et barques, et 6 barges, représentant une perte évaluée à \$423,364. D'après les renseignements que le bureau a pu obtenir, 237 personnes ont péri dans ces naufrages, mais il y en a probablement un nombre beaucoup plus considérable.

Sur ma recommandation, le gouvernement canadien se charge, depuis l'avènement de la Confédération, d'accorder des récompenses aux personnes qui ont courageusement risqué leur

vie pour secourir des navires canadiens en danger en pleine mer ou sur les côtes du Canada ou d'autres pays. Antérieurement, la Grande Bretagne s'acquittait de cette noble tâche, non-seulement pour ses navires mais pour ceux de ses colonies; mais depuis l'Union de 1867, le gouvernement canadien crut que le temps était arrivé de ne plus laisser au gouvernement impérial une responsabilité qui lui appartenait en propre, et résolut que, dans tous les cas bien établis où des personnes auraient aidé des Canadiens naufragés, il (le gouvernement canadien) s'empresseait de reconnaître pareils services en accordant des récompenses ou de toute autre manière qu'il jugerait la plus convenable. Dans certains cas où de bienveillants secours avaient été rendus, mais où personne n'avait exposé sa vie, le gouvernement canadien a indemnisé convenablement les capitaines qui avaient recueilli à leur bord des équipages canadiens et leur a adressé des lettres de remerciement. On trouvera à l'annexe 33 du présent rapport, un état des services de cette nature signalés au gouvernement canadien en 1872; cet état indique aussi les cadeaux offerts par notre gouvernement depuis qu'il a assumé cette responsabilité, et le montant des sommes payées en certains cas où l'on a cru qu'une somme d'argent serait plus volontiers acceptée qu'un cadeau.

Pendant la dernière année fiscale, on a dépensé, pour ce service, \$2,284.32; cette somme comprend \$792 pour l'achat de deux bateaux de sauvetage avec grément complet, mais il faut ajouter \$874 pour frais d'enquêtes, dans les cas de naufrages, ce qui forme un total de \$3,158.32; le crédit voté sous ce chef par le parlement était de \$4,600.00, en sorte qu'il restait une balance de \$1,441.68 qui a été remise au trésor.

A l'annexe No. 34, on trouvera une liste des Canadiens auxquels les gouvernements anglais et américains ont offert des récompenses, par l'intermédiaire du gouvernement canadien, pour des actes de bravoure et d'humanité accomplis par eux dans le sauvetage de navires anglais et américains, depuis 1869 jusqu'au 31 décembre 1872.

COMMISSAIRES DU HAVRE DE MONTRÉAL.

A l'annexe No. 25 de ce rapport, on trouvera un compte-rendu fort intéressant des opérations des commissaires du havre de Montréal et de leur ingénieur, pour l'année expirée au 31 décembre 1872, avec un rapport du maître de ce havre pour la même période.

Pour la période mentionnée, le revenu total des commissaires a été de \$225,717.50, soit une augmentation de \$32,025.91 sur l'année précédente. Leurs revenus proviennent des droits de havre sur les navires et des droits de quaiage sur les marchandises. Leur dépense totale se monte à \$264,897.34; dont \$67,557.87 pour intérêt sur débentures, \$12,774.63 pour salaires et frais de bureau, et \$184,564.84 pour réparations, draguage et nouvelles constructions dans le havre. Le rapport de l'ingénieur explique en détail la nature de ces travaux et la nécessité qu'il y avait de les entreprendre. Les commissaires se proposent d'agrandir encore le havre et de construire de nouveaux quais pour répondre aux besoins du commerce toujours croissant, et il est probable qu'il faudra une nouvelle loi pour permettre au commissaires des négocier un nouvel emprunt afin de réaliser ces améliorations et d'étendre le havre jusqu'à la Longue-Pointe, c.-à.-d. quatre milles environ au-delà de ses présentes limites.

Le maître du havre de Montréal est nommé par les commissaires et agit sous leur contrôle; son rapport sur l'état du havre pendant la dernière saison se trouve parmi les documents annexés au rapport des commissaires du havre. Ce dernier rapport établit que le

havre est beaucoup trop petit pour le commerce qui s'y fait actuellement, et il contient des statistiques intéressantes sur le nombre de vapeurs qui ont visité le port, le nombre de leurs voyages et autres renseignements sur le tonnage des navires qui fréquentent le havre. Les négociants de Montréal désirent vivement améliorer et approfondir le chenal entre ce port et Québec, et l'on se propose de faire passer une loi autorisant le gouvernement à emprunter la somme nécessaire pour ces travaux, (probablement \$1,500,000,) dont l'exécution pourrait sans doute être confiée aux commissaires du havre sous le contrôle du ministère des travaux publics.

COMMISSAIRES DU HAVRE DE QUÉBEC

Le rapport des commissaires du havre de Québec se trouve à l'annexe No. 24. Cette corporation tire principalement ses revenus des droits de tonnage imposés aux navires qui fréquentent le havre de Québec; ces droits ont produit l'année dernière, une somme de \$28,284.25. Les propriétés de la corporation ont fourni la somme de \$19,927.46;—la vente de vieux effets, \$61.50; les primes sur les débetures rachetées, \$6,635, et les débetures privilégiées, \$40,000,—en tout un total de \$94,908.21 pour l'année 1872.

Les dépenses se sont élevées au chiffre de \$80,675.16, dont \$2,309.03 pour traitements et frais d'administration,—\$4,191.05 pour assurances, cotisations, etc. \$23,175.08 pour intérêts et coupons,—\$32,000 pour billets payés,—\$19,000 pour rachat de débetures du havre, ce qui laisse en caisse une balance de \$14,232.45.

La valeur totale de l'actif des commissaires, y compris leurs quais, leur brise-lame, leur magasin à grain et autres propriétés, était au 30 avril 1872, de \$703,647; et le montant de leur passif, y compris les débetures du havre, bons privilégiés, coupons dus et non réclamés, etc., était au même jour, de \$713,577.50.

Les revenus des commissaires du havre de Québec sont tout-à-fait insuffisants pour faire les améliorations requises au havre, après que les frais d'administration, l'intérêt sur les bons, etc., auront été payés. On se propose d'augmenter le nombre des membres de la commission, d'y faire entrer des éléments nouveaux et de donner aux commissaires le pouvoir d'emprunter un nouveau capital pour faire les améliorations requises dans le havre; en même temps les commissaires seront autorisés à prélever des droits de havre sur les marchandises importées et exportées, outre les droits de tonnage imposés sur les navires; c'est un système analogue à celui qui existe pour le havre de Montréal.

Il est probable que le bill pourvoyant à ces nouvelles dispositions sera soumis à la législature durant la prochaine session, et dans le cas où il deviendrait loi, nul doute que le commerce du port de Québec gagnera beaucoup par le fait de la construction de nouveaux quais, etc.

SUBVENTIONS AUX VAPEURS.

Les subventions fournies aux vapeurs par le gouvernement du Canada pour le transport des malles sont payées par le ministère des postes, mais dans certains cas où les subventions sont accordées pour l'avantage du public voyageur, afin d'assurer le maintien de lignes régulières pour le transport des voyageurs et des marchandises, sur les parcours où le commerce n'est pas assez considérable pour l'entretien de bateaux sûrs, le ministère de la marine paie les subventions qui ne sont pas regardées comme affectées au transport de la malle, seul service pour lequel le ministère des postes paie des subventions. Sur le parcours entre Québec, la Pointe-aux-Pères, Gaspé, Percé, la Baie des Chaleurs, Miramichi, Shédiac, Charlottetown, l'Île du Prince-Edouard et Pictou, le gouvernement canadien a cru devoir fournir des subventions jusqu'au moment où le chemin de fer Intercanadien sera terminé, (ce qui ne tardera pas,) vu que la population résidant sur ce parcours n'est pas encore suffisamment nombreuse

pour que des entreprises particulières puissent maintenir de bons navires sans quelque aide du gouvernement ; en outre, il est du plus haut intérêt pour la Confédération qu'il y ait des relations régulières, pendant l'été, entre les trois provinces maritimes du Canada, en attendant l'achèvement de notre réseau de chemin de fer qui reliera la province d'Ontario à la côte de l'Atlantique. La compagnie qui fait le service entre Québec et Pictou reçoit du gouvernement canadien \$750 pour chaque voyage, aller et retour, entre les deux points, à condition de toucher à la Pointe-aux-Pères, Gaspé, Percé, Miramichi et Shédiac. Une fois tous les quinze jours, et parfois chaque semaine, un des navires de la compagnie se rend à Dalhousie par la Baie des Chaleurs et touche à Paspébiac, et pour ce second service la compagnie reçoit de \$50 à \$100 en outre du montant indiqué plus haut. Un état du nombre de voyages faits par chaque navire, pendant la dernière saison, avec les dates du départ et l'arrivée, se trouve à l'annexe No. 32, par lequel on verra que le premier navire est parti de Québec le 29 avril dernier, et que le dernier navire était de retour à Québec le 27 novembre. Les navires de la compagnie quittent généralement Québec le mardi après-midi à quatre heures, arrivant à Pictou le samedi après-midi ou dimanche, quittant Pictou le mardi matin à sept heures et arrivant à Québec le samedi matin.

Pour ce service le gouvernement canadien a payé, durant la saison de 1872, la somme de \$23,600 aux termes du contrat. Dans le budget du ministère de la marine, une somme de \$15,000 était inscrite pour maintenir des communications à vapeur et développer le commerce sur ce parcours, en dehors du service postal, et cette somme a été payée sur preuve que le contrat avait été bien rempli. La balance des \$23,600 a été payée par le ministère des postes pour le transport de la malle. Durant la saison de 1871, le gouvernement avait payé \$23,900 ; en 1870, \$23,850 ; en 1869, 23,900, et en 1868, \$16,500.

Au mois de février 1864, le gouvernement de la Nouvelle-Ecosse passa, avec la compagnie de navigation à vapeur de l'Île du Prince-Édouard, un contrat en vertu duquel cette compagnie recevrait la somme de \$1,600, cours de la Nouvelle-Ecosse, pour expédier ses vapeurs entre Charlottetown et Pictou deux fois la semaine et transporter les passagers et la malle entre ces deux points. Le contrat était passé pour dix ans, et expirera conséquemment en 1874. Depuis l'établissement de la confédération le gouvernement fédéral paie ce montant que l'on regarde comme destiné plutôt à développer le commerce qu'à payer seulement le transport de la malle. Le gouvernement de l'Île du Prince-Édouard fournit le même subside. Durant l'année fiscale expirée au 30 juin 1872, le ministère de la marine a payé, pour ce service, la somme de \$1,557.34.

SERVICE DES PÊCHERIES.

ÉTAT DES PÊCHERIES.

Le rendement des pêcheries a été de la moyenne ordinaire pendant la dernière saison, bien que pour certaines espèces de poisson il y ait eu diminution sur le rendement de l'année précédente. C'est ce qui arrive lorsque le mauvais temps vient gêner les pêches régulières. Au commencement de la saison, le retard du printemps et de fréquentes tempêtes gênent beaucoup les pêcheurs. Mais la qualité supérieure et la quantité de poisson des meilleures variétés ont un peu compensé ces contretemps.

Les pêcheries d'estuaires, de rivières et des cours d'eau intérieurs, ainsi que les pêcheries des côtes qui s'y relient, continuent à s'améliorer sous le système actuel de protection ; le rendement en est la preuve. D'autres faits prouvent que dans les pêcheries en eau salée comme dans celles en eau douce, la production augmente si rapidement que bientôt un nombre double de pêcheurs y trouveront de l'emploi. Le système de pêche et celui de la préparation des meilleures espèces de poisson s'améliorent également. Il suffit de mentionner à cet égard les pêches au saumon et au poisson blanc, à l'est et à l'ouest du Canada. Anciennement on prenait beaucoup plus de saumon dans l'eau douce que dans l'eau salée, et l'on continuait cette pêche plus tard dans la saison à l'époque où l'eau des rivières n'est plus fraîche, ni fortifiante. On salait aussi la plus grande partie du saumon pris, ce qui le rendait plus cher pour le marchand et le consommateur. On se procurait difficilement du saumon avant l'automne et à l'état de poisson salé. En été le saumon frais était rare, privation réelle dans notre pays où, durant nos longs hivers, notre nourriture consiste principalement en viande et en poisson salé. Aujourd'hui l'on tire un autre parti du saumon : il est mis frais en canistre, ou expédié tout entier dans la neige ou la glace, ou immédiatement gelé par un procédé artificiel, en sorte qu'il arrive sur nos marchés, et sur ceux des Etats voisins, en plus grande quantité et meilleur. On a du saumon frais toute l'année. On comprend sans peine que par ce changement on réalise une double économie en subissant moins de perte et en diminuant les frais de préparation. Dans ces provinces on prend aujourd'hui environ 400,000 saumons frais, représentant huit millions de livres d'un produit délicieux, dont la plus grande partie est consommée sous forme de poisson frais au lieu d'être salé comme autrefois. Outre que l'on gagne près de trente-quatre pour cent en poids, on économise ainsi près de trente-quatre pour cent sur les frais de préparation et d'expédition sur le marché ; le marchand y fait de meilleurs produits et le consommateur se procure du poisson frais à des prix raisonnables. On vend aussi le poisson blanc frais au lieu de le saler et de le mettre en barils. Les pêcheurs, les marchands et les consommateurs gagnent à ce procédé.

PRODUITS DES PÊCHERIES.

Le tableau comparatif suivant fait voir l'augmentation relative du produit des pêcheries pendant les trois dernières années :—

ETAT indiquant le rendement et la valeur des pêcheries canadiennes, dans les provinces mentionnées, durant les années 1870, 1871 et 1872.

PROVINCE.	ESPECES DE POISSON.	1870.		1871.		1872.		Observations.	
		Quantité.	Valeur.	Quantité.	Valeur.	Quantité.	Valeur.		
NOUVELLE-FRANCOISSE.	Morue.....	300,809 qtx.	\$ 1,699,188	447,168 qtx.	1,990,464	525,249 qtx.	2,232,308		
	Maquereau.....	85,254 brls.	1,023,048	228,152 brls.	2,797,824	115,833 brls.	1,624,894		
	Hareng.....	125,863 brls.	503,452	202,875 brls.	811,500	170,657 brls.	682,628		
	Salmon.....	6,730 brls.	135,205	6,462 brls.	125,087	6,677 brls.	144,078		
	Poiss. div. et huiles do.....		668,531		995,864		1,332,927		
			\$4,019,424		\$6,570,730		\$6,016,835		
NOUVELE-BRUNSWICK.	Morue.....	155,874 qtx.	467,622	217,773 qtx.	633,319	217,741 qtx.	911,845		
	Maquereau.....	3,677 brls.	36,770	7,638 brls.	76,380	1,759 brls.	17,590		
	Hareng.....	26,419 brls.	79,258	27,539 brls.	82,617	29,089 brls.	87,205		
	Salmon.....	5,840 brls.	93,440	3,728 brls.	59,648	4,030 brls.	64,800		
	Poiss. div. et huiles do.....		481,461		220,648		238,748		
			\$1,161,551		\$1,092,612		\$1,320,189		
NOUVELE-ECOSSE.	Morue.....	21,167 qtx.	86,243	9,292 qtx.	43,268	81,420 qtx.	346,035		
	Maquereau.....	3,282 brls.	39,394	4,636 brls.	53,693	2,217 brls.	32,728		
	Hareng.....	105,736 brls.	422,946	150,871 brls.	604,334	124,157 brls.	496,658		
	Salmon.....	7,496 brls.	176,945	8,042 brls.	201,062	8,000 brls.	207,767		
	Poiss. div. et huiles do.....		405,917		674,278		882,501		
			\$1,131,435		\$1,578,695		\$1,965,459		
ONTARIO.	Poisson blanc.....	14,974 brls.	119,792	13,317 brls.	106,536	17,490 brls.	143,520		
	Truite.....	10,396 brls.	83,168	7,477 brls.	59,816	7,586 brls.	60,688		
	Hareng.....	39,309	39,309	5,875 brls.	35,250	6,974 brls.	41,844		
	Poissons divers.....	7,516 brls.	22,722	1,891 brls.	11,575	4,466 brls.	21,581		
			\$264,982		\$213,177		\$267,633		
			\$6,577,392		\$9,465,223		\$9,570,116		
			Valeurs totales.....						

NOTE.—Les quantités de saumon, maquereau et hareng sont réduites en barils d'après le nombre de canistres, boîtes, etc.

TONNAGE DES BATEAUX ET NOMBRE DES HOMMES EMPLOYÉS DANS LES PÊCHERIES
CANADIENNES.

Il y a environ mille navires couverts et dix-sept mille bateaux découverts occupés maintenant à faire la pêche dans ces provinces, et le nombre d'hommes qu'ils emploient est de 42,000.

On calcule qu'il y a, dans les divers endroits de pêche, plus de 200,000 personnes que ce genre d'industrie supporte presque entièrement.

VALEUR DES PRODUITS DE PÊCHE.

Les derniers rapports officiels (à l'exception de ceux des provinces de la Colombie Britannique et de Manitoba) portent la valeur réelle du rendement des pêcheries, l'an dernier, à \$9,570,116—ce qui donne une augmentation de plus de 33 p. cent en deux ans.

ÉTENDUE DES EAUX CANADIENNES.

Il est estimé par la division du recensement dans le ministère de l'agriculture, que la superficie totale des eaux intérieures d'Ontario est de 3,881,729 acres; de 3,728,176 acres pour Québec; de 98,870 acres pour le N.-Brunswick, et de 525,600 acres pour la N.-Ecosse. Ces rapports portent l'étendue linéaire des côtes de la mer, sans compter celle des baies qui s'enfoncent dans les terres, à 1,164 milles pour Québec, à 545 milles pour le N.-Brunswick, et à 1,170 milles pour la N.-Ecosse, soit un total de 2,879 milles. Aussi, "l'étendue de la lieue marine de juridiction maritime et le droit exclusif de pêcher qui s'en suit, couvre (sauf ce qui peut avoir été concédé par des traités) par conséquent une superficie d'environ 9,947 milles carrés ou 25,761 kilomètres carrés." La superficie collective de la partie canadienne de ces vastes mers d'eau douce appelées les lacs Ontario, Erié, Huron et Supérieur, qui partage la ligne frontière du Canada et des Etats-Unis, et de cette immense nappe d'eau salée qui entoure le territoire anglais à l'embouchure du fleuve St. Laurent et de son golfe, ainsi que de la Baie des Chaleurs et la Baie de Fundy, est détaillée de la manière suivante :

"La superficie de la partie canadienne (Ontario) des eaux frontières du St. Laurent et de ses grands lacs peut être évaluée à 27,097 milles carrés, ou 70,171 kilomètres carrés.

"La superficie de l'embouchure du St. Laurent, de la Pointe des Monts à l'île d'Anticosti, est à peu près égale à 9,201 milles carrés, ou 23,830 kilomètres carrés.

"La superficie totale du golfe, qui mouille les bords des provinces de Québec, du N.-Brunswick, de la N.-Ecosse, de Terre-Neuve, de l'île du Prince-Edouard et de la petite colonie française de Miquelon, peut être évaluée à 78,300 milles carrés, ou 202,789 kilomètres carrés.

"La superficie de la Baie des Chaleurs, entre les provinces de Québec et le N.-Brunswick, est égale à 1,923 milles carrés, ou 4,980 kilomètres.

"La superficie de la Baie de Fundy, entre les provinces de la Nouvelle-Ecosse et du N.-Brunswick, est égale à 5,403 milles carrés, ou 13,994 kilomètres carrés."

STATISTIQUES FOURNIES PAR LE MINISTÈRE DE L'AGRICULTURE.

Dans le rapport de l'an dernier, allusion a été faite aux difficultés et à l'inexactitude résultant nécessairement de la compilation annuelle des statistiques relatives aux pêcheries du Canada. Il y était dit aussi que, comme les rapports du recensement pris en 1870, alors en voie de préparation, renfermeraient des détails complets à ce sujet, on n'avait fait aucun effort auprès des officiers des pêcheries pour se procurer un état sur lequel on pût compter. Le ministre de l'agriculture a bien voulu fournir à ce département un état fidèle concernant les pêcheries des quatre provinces de la Confédération, Ontario, Québec, le N.-Brunswick et la Nouvelle-Ecosse, avant qu'il fût même publié par son propre ministère. Cet

état, préparé avec grand soin, est très-intéressant par le fait qu'il confirme en grande partie l'exactitude des informations qui servaient de base à l'estimation de l'immense valeur des pêcheries canadiennes. Dans les rapports annuels de ce département, j'ai préféré, pour des raisons évidentes, estimer plutôt les pêcheries du Canada au-dessous de leur valeur en argent, que d'être taxé de la moindre exagération. Par conséquent, en revisant les états compris dans les rapports, et en les comparant avec l'énumération exacte faite par les officiers du recensement, je puis maintenant, en plaçant devant le public un résumé complet de cette importante industrie, féliciter le pays sur ses produits de pêche qui sont réellement plus grands qu'on ne les avait représentés jusqu'ici. En justice pour les officiers des pêcheries qui fournissent tous les ans des rapports détaillés sur les produits de la pêche, l'on devrait remarquer que, vu le petit nombre de personnes employées à des salaires minimes et, sauf quelques exceptions, avec le droit de dépenser des sommes d'argent très modiques, et dont les districts embrassent une si grande étendue de côtes plus ou moins inaccessibles, en tout temps, l'exactitude générale des chiffres qu'ils procurent, d'après les ordres de ce département, fait certainement beaucoup d'honneur à leurs efforts et à leur intelligence.

La valeur réelle des produits de la pêche en 1870 pour des fins commerciales, telle qu'elle appert dans le tableau corrigé sur une page précédente, est de \$6,577,392,—tandis que les rapports du recensement la portent à \$7,225,494. Cette différence de \$648,102 est due surtout aux chiffres des produits de pêche fournis par des endroits d'où ce département n'avait reçu, la même année, aucun rapport détaillé, et par d'autres où les rapports n'étaient pas complets, ou les prix demandés étaient ceux que recevaient les pêcheurs sur les lieux, au lieu d'être ceux en moyenne qui avaient cours sur les marchés les plus près—aussi au fait que le poisson de tout genre qui avait servi à la consommation locale n'avait pas été mentionné.

Les chiffres suivants proviennent des états du recensement de 1870, déjà cités :

TABLEAU relatif aux pêcheries

	Navirés et bateaux employés à la pêche.				Nombre de gréviers.	No. de brasses de filets et seines de toutes sortes.	No. de fascines pour la pêche.	Quintaux de morue.	Quintaux de merlan, de merluche et de muge..	Barils de noues et lan-gues.	Barils de hareng.
	Navires.		Bateaux.								
	Nombre.	Hom-mes.	Nombre.	Hom-mes.							
Ontario.....	20	73	1,154	2,397	.....	129,958	14	.....	.....	.....	9,814
Québec.....	110	801	4,271	6,929	3,179	347,694	1369	264,742	1,881	350	90,370
N.-Brunswick..	139	537	3,003	4,776	726	425,109	169	37,581	17,290	40	181,792
Nouvelle-Ecosse.	710	5,469	7,941	11,855	778	975,060	771	382,460	100,071	939	135,207
	979	6,880	16,369	25,867	4,683	1,877,821	2,323	684,763	119,242	1,329	417,183
			Valeurs totales.								
			\$								
Ontario.....			368,933					\$	\$	\$	\$
Québec.....			2,024,167					926,597	5,643	2,450	34,349
N.-Brunswick..			1,223,182					131,533	51,870	280	636,272
Nouvelle-Ecosse.			3,606,212					1,338,610	300,213	6,573	473,224
			7,223,494					2,396,740	357,726	9,303	1,460,140

dans le recensement de 1870 ; fourni par le bureau d'agriculture.

Barils de gaspereaux.	Barils de maquereau.	Barils de sardines.	Barils de fétan.	Barils de saumon.	Barils d'aloose.	Barils d'anguille.	Barils de poisson blanc.	Barils de truite.	Poissons divers par baril.	Barils de noues salées.	Barils d'huitres.	Gallons d'huile de foie de morue pour médecine.	Gallons d'autres huiles de poisson.
.....	.....	.....	.....	89	.....	127	21,445	17,264	12,536	33	.....	869	3,364
225	5,857	6,457	961	5,349	1,665	5,816	1,501	1,724	58,179	949	.....	869	308,830
18,534	2,417	10	133	6,340	3,532	488	37	280	9,070	.....	13,243	205	75,826
10,354	69,733	25	2,542	4,218	7,184	1,262	14	372	1,368	1,052	1,257	1,403	287,925
29,123	78,007	6,492	3,636	15,996	12,381	7,693	23,017	19,640	81,153	2,934	14,500	2,479	675,945
\$	\$	\$	\$	\$	\$	\$	\$	\$	\$	\$	\$	\$	\$
675	87,855	32,285	5,766	133,725	13,320	93,056	11,257	12,930	174,537	6,168	.....	869	260,739
55,602	36,255	50	798	158,500	28,256	7,808	427	2,100	27,210	.....	39,729	205	49,287
31,092	1,045,995	125	15,252	103,450	57,472	20,192	105	2,790	4,104	12,688	3,771	1,405	187,151
87,369	1,170,105	32,460	21,816	399,900	99,048	123,088	172,626	147,300	243,459	19,071	43,500	2,479	439,364

PERCEPTIONS.

Durant l'année fiscale expirée au 30 juin 1872, on a perçu la somme totale de \$10,498 sous les chefs suivants :—

Ontario.

Fermages, permis, amendes et confiscations.....	\$4,818 57
---	------------

Québec.

Fermages, permis, amendes et confiscations.....	4,569 69
---	----------

Nouvelle-Ecosse.

Taxes sur filets, amendes et confiscations	166 85
--	--------

Nouveau-Brunswick.

taxes sur filets, amendes et confiscations.....	942 89
---	--------

Total.....	\$10,498 00
------------	-------------

DÉPENSES.

Pour la même période on a dépensé \$43,683.80, subdivisées comme suit :—

Ontario.

Salaires des garde-pêche et déboursés, culture artificielle du poisson, etc.....	\$8,364 29
--	------------

Québec.

Salaires des garde-pêche et déboursés, dépenses de <i>La Canadienne</i> , culture artificielle du poisson, etc.....	19,537 68
---	-----------

Nouveau-Brunswick.

Salaires des garde-pêche et déboursés, etc.....	7,072 32
---	----------

Nouvelle-Ecosse.

Salaires des garde-pêche et déboursés.....	8,709 51
--	----------

Total.....	\$43,683 80
------------	-------------

PROTECTION DES PÊCHERIES CONTRE LES ÉTRANGERS.

Le Congrès des États-Unis n'ayant point adopté les mesures nécessaires pour donner effet aux articles du traité de Washington concernant les pêcheries, le ministère de la marine a dû maintenir en service actif la police maritime qui garde nos pêcheries intérieures depuis trois ans. Les navires suivants ont été employés comme croiseurs :

Le steamer *Lady Head*, Capt. P. A. Scott, M. R., commandant-en-chef.
 La goëlette *Peter Mitchell*, D. M. Browne, Ecr., M. R., commandant.
 La goëlette *J. W. Dunscombe*, J. A. Tory, Ecr., commandant.
 La goëlette *S. G. Marshall*, J. A. Nickerson, Ecr., commandant.
 La goëlette *New England*, W. T. Frost, Ecr., commandant.
 La goëlette *Katie*, G. Matson, Ecr., commandant.
 La goëlette *Stella Maris*, L. H. Lachance, Ecr., commandant.
 La goëlette *La Canadienne*, N. Lavoie, Ecr., commandant, a été de temps en temps occupée à croiser.

Les rapports respectifs de ces officiers sont imprimés dans les annexes.

INSTRUCTIONS.

Leurs opérations ont été dirigées en vertu des mêmes instructions que l'année dernière. La principale raison qui a empêché les pêcheurs américains de rester sur la côte, à la saison dernière, est la difficulté de pêcher près du rivage sans s'exposer à voir leurs bateaux saisis.

SAISIES.

Seulement deux bateaux-pêcheurs américains, trouvés à des endroits prohibés, ont été saisis : ce sont l'*Enola C.* et le *James Bliss*, tous deux de Gloucester, Mass. Le premier fut surpris quand il était occupé à la pêche du flétan, dans la Baie de la Trinité, près du phare de la Pointe des Monts, sur la rive nord du fleuve St. Laurent ; et le second, faisant la même pêche près du phare de la Pointe Est, sur l'île d'Anticosti. Les deux prises furent conduites à Québec et livrées à la cour de la Vice-Amirauté. Elles furent subséquemment relâchées sous cautions, et libérées depuis par ordre du gouvernement.

Il y a des circonstances concernant ces deux cas, ainsi que celui de la goëlette américaine *Samuel Gilbert*, saisie près de la Baie des Sept Îles, la saison précédente, sur lesquelles je désire attirer l'attention du gouvernement. Je veux parler du genre de pêche que ces navires et autres des Etats-Unis font maintenant sur les côtes du Canada : la pêche du flétan. Cette espèce de poisson est devenue irès-précieuse, et partant très-recherchée. Il se trouve du flétan en abondance dans les eaux canadiennes, et ce poisson se tient près du rivage. Vivant par bandes, il fréquente les endroits où il trouve sa nourriture en quantités énormes. La pêche dure tout le printemps, l'été et l'automne ; elle coûte peu et rapporte beaucoup. Comme on prend le flétan au moyen de lignes trainantes ou de fond, il est nécessaire de le pêcher tout près du rivage et dans des endroits abrités. Les endroits de ce genre abondent le long des rivages du golfe et dans le bas du fleuve St. Laurent, et autour des îles. Lorsque les citoyens des Etats-Unis auront accès à nos rivages, comme il est pourvu par le Traité de Washington, cette pêche formera la partie la plus précieuse des privilèges dont ils jouiront. Tôt ou tard, il surgira une question sur le mode accoutumé de la pêche du flétan. Il y a de graves dissidences d'opinion parmi les pêcheurs d'expérience et les naturalistes sur le mode de pêche actuellement en usage pour le poisson plat et la morue. Plusieurs personnes prétendent qu'il fait tort aux pêcheries, tandis que d'autres soutiennent le contraire. Sans doute c'est un mode facile et profitable, et quoique, peut-être, généralement, il ne soit pas entaché d'imprévoyance, c'est, dans certains cas, une méthode très funeste. Néanmoins, il est déjà mis en doute avec assez de raison pour demander bientôt une investigation à ce sujet. Par conséquent, il paraît sage, avant de l'adopter définitivement, en vue du grand accroissement que recevra la pêche du flétan aussitôt que le Traité de Washington entrera en vigueur, que les restrictions qu'une soigneuse observation peut suggérer soient anticipées par tous les intéressés.

FRAIS D'ENTRETIEN DE LA POLICE MARITIME.

Une somme de \$65,000 a été votée par le parlement pour ce service, et il n'a été dépensé que celle de \$40,472. Cette somme comprend \$3,000, payées pour l'achat et l'équipement de la goëlette de pêche américaine condamnée—la *J. H. Nickerson*—employée depuis dans le service des phares ; mais elle ne renferme aucune partie de la dépense régulière pour l'entretien du steamer *Lady Head*, mise toute au compte du crédit voté pour les steamers de la Puissance.

INSPECTION DU POISSON ET DES HUILES DE POISSON.

Vu la demande générale, le gouvernement se propose d'inclure dans la consolidation générale des lois d'inspection, un plan pour assurer la salaison et la mise en barils du poisson et des huiles de poisson. Il a l'intention de soumettre au parlement, à sa prochaine session, un bill d'inspection, amendant et consolidant les lois provinciales existantes sur l'inspection de certains articles de production canadienne, et d'étendre à toute la Confédération la mesure, qui comprendrait, dans ses dispositions, le produit important des pêcheries. Cet acte renfermera le système auquel je faisais allusion dans les remarques à ce sujet dans mon dernier rapport annuel. Sous les lois actuelles pour l'inspection officielle du poisson et de l'huile de poisson, rien n'a été fait. Les fraudes perpétrées dans la salaison et la mise en barils du poisson, pendant si longtemps, se continuent encore, et aucune mesure n'est prise pour donner de la valeur aux produits de nos pêcheries sur les marchés tant de l'intérieur qu'à l'étranger. On se plaint des impositions vexatoires et des pertes auxquelles sont maintenant exposés les acheteurs de poisson salé, et de la dépréciation pour cette denrée qui en résulte, surtout dans les districts agricoles et parmi la population de l'intérieur. Le département a reçu de divers endroits des représentations urgentes à ce sujet. Après un essai aussi long du système volontaire, et l'insuccès qui est venu le couronner, il semble qu'il est à désirer de tenter l'expérience du système compulsoire.

CONSERVATION DU POISSON DANS LES EAUX INTÉRIEURES.

La protection du poisson dans les nombreux lacs, rivières et cours d'eau de l'intérieur, a reçu l'attention du gouvernement. L'on a trouvé, après une minutieuse enquête, que beaucoup de ces eaux se dépeuplaient rapidement, parce qu'on y faisait la pêche d'une manière excessive et intempestive. La demande croissante et les hauts prix du poisson frais, mis en honneur par le commerce américain, ont porté depuis peu nombre de personnes à faire une pêche plus étendue dans les lacs et les cours d'eau de l'intérieur du Canada. L'éloignement des endroits de pêche favorisés des lieux habités, et la difficulté d'y entretenir une surveillance active, ont permis aux étrangers et à leurs alliés d'y pêcher impunément. Ce n'est qu'en confisquant le produit de leur pêche sur les marchés, qu'on a pu opposer un remède efficace à leurs opérations illicites. Ce but a été atteint en nommant des officiers de pêche à des endroits convenables pour intercepter l'exportation illégale du poisson durant la saison prohibée. Dorénavant, il sera dangereux et peu profitable pour les étrangers et leurs associés du pays de continuer ces opérations réprouvées par les lois.

OBSTRUCTION DES COURS D'EAU

Dans les rapports de ce département, l'an dernier et l'année précédente, on a attiré l'attention sur le tort immense fait à la navigation et aux pêcheries de plusieurs rivières et cours d'eau de la Confédération, par le dépôt des rebuts des manufactures. Le gouvernement ayant nommé une commission pour s'enquérir du sujet, j'en attends le résultat pour faire d'autres suggestions. Cependant les officiers de pêche ont reçu ordre d'intervenir

dans les cas urgents, lorsque la continuation de la pratique funeste de jeter dans les cours d'eau des matières de rebut provenant des moulins peut directement et sérieusement nuire aux pêcheries.

AMÉLIORATION DES RIVIÈRES.

Dans la persuasion que la propagation naturelle du saumon dans certaines rivières pourrait être beaucoup augmentée en permettant à ce poisson de franchir des chutes qui l'empêchent de monter jusqu'aux sources de ces cours d'eau, j'ai donné ordre d'examiner les rivières St. Jean, Mingan, Matashquan, Dartmouth et Ste. Marguerite, dans le but de faire disparaître parties de ces chutes, ou d'y construire des voies artificielles pour le passage du saumon. Si l'état de l'eau permet d'exécuter les ouvrages nécessaires durant la prochaine saison, on espère fermement que la capacité actuelle des beaux cours d'eau ci-dessus mentionnés, pour la reproduction du saumon, sera beaucoup accrue. Dans la Nouvelle-Ecosse, la rivière Sisabou, comté de Digby, sera améliorée en y enlevant une obstruction naturelle. Une accumulation de bois en grume et flottant dans la Petite-Rivière, comté de Lunenburg, disparaîtra, de même qu'une autre de la Grande-Rivière, dans le comté de Richmond. Au N.-Brunswick, la rivière Ste. Croix, comté de Charlotte, sera rendue accessible au saumon et aux gaspereaux, en minant la chute au Saumon, près du village du Moulin.

RÉTABLISSEMENT DE LA PÊCHE AUX HUITRES ET FORMATION DE BANCS D'HUITRES.

Chaque année, il est importé au Canada des Etats-Unis, des huitres pour la valeur de \$96,000 ; la plupart sont dans des barillets et des boîtes de ferblanc, probablement "triées," ou une petite partie seulement sont des huitres de première qualité mêlées à d'autres d'une qualité inférieure. Il en vient seulement pour \$43,000 chaque année des provinces de la Nouvelle-Ecosse et du Nouveau-Brunswick, et les $\frac{9}{10}$ sont pris dans cette dernière province. Ces huitres se vendent en écaille sur les marchés de l'intérieur. Ainsi il se dépense pour environ \$140,000 d'huitres en Canada, dont moins d'un tiers provient de source indigène. Je ne vois pas pourquoi notre population ne fournirait pas les huitres dont on a besoin en Canada. Lorsque le chemin de fer Intercolonial sera terminé, les marchés de l'intérieur actuellement approvisionnés par des commerçants américains, seront d'un accès facile. La consommation domestique serait sans doute augmentée si l'article provenait de nos propres ressources. Les bancs d'huitres sur la côte canadienne sont très étendus et dans des endroits admirablement favorables à la croissance et à la subsistance des huitres. Nous avons déjà des restes d'une espèce d'huitres qui, pour la délicatesse du goût et les propriétés nourrissantes, ne le cède en rien aux espèces choisies qui viennent des côtes des Etats-Unis. Tout le long des côtes du Nouveau-Brunswick où la marée se fait sentir, des huitres de la plus belle description pourraient être élevées en quantités énormes, si les moyens naturels de culture étaient quelque peu aidés par l'art. Quand on considère que l'huitre femelle rend jusqu'à 3,000,000 d'œufs à chaque saison de frai, on peut se faire une idée de ce que produirait la culture des huitres d'après un système soigné.

Le commerce d'huitres des Etats-Unis excède en valeur celui de toutes les autres pêcheries américaines ensembles. Un capital presque incroyable y est placé. Dans Baltimore seul, le montant en est porté à 16 millions de piastres. Cette branche produit annuellement environ 23 millions de piastres ;—près de trois fois la valeur de la pêche des huitres de la Grande-Bretagne. Ce bel état de choses n'a été amené que par l'usage économique des bancs d'huitres, joint à une culture soigneuse et intelligente, après que l'espace où viennent ces mollusques eût été divisé entre des particuliers et affermé régulièrement. On peut, en adoptant ces moyens, obtenir des résultats semblables, dans les provinces maritimes. La condition actuelle de cette pêche est de nature à faire craindre pour son existence. L'inspecteur des pêcheries de la Nouvelle-Ecosse et du N.-Brunswick (M. Venning) m'a sans cesse répété qu'il est nécessaire de tenter quelque chose pour empêcher la pêche des huitres de disparaître ; et il suggère de lui donner un surcroît de forces en laissant reposer les bancs

d'huîtres actuels, et en en établissant de nouveaux. Cet officier m'informe que les lois de pêche relatives à l'époque de la clôture ont été rigoureusement mises en vigueur ; mais il ajoute que la pêche incessante sur les mêmes bancs—presqu'épuisés—pendant la saison permise, d'année en année, non seulement rend l'accroissement impossible, mais ruine le fonds reproducteur. Maintenant on dédaigne de faire la pêche à des endroits où jadis il y avait des huîtres en abondance. M. Venning considère qu'on rendrait plus tôt sa splendeur à ce genre de pêche, si on louait les anciens bancs pour les repeupler, ou si l'on en créait de nouveaux, en encourageant le parage des huîtres par des bails emphytéotiques, qui indemnifieraient des frais encourus pour cet essai. Certains espaces à la Baie de Malagash, dans le comté de Colchester, N.-E., ont été ainsi loués à l'hon. A. McFarlane pour la culture des huîtres. Les succès qui sont venus couronner l'œuvre de ce monsieur recommandent fortement l'adoption de ce plan. Il a déjà établi de nouveaux bancs où les jeunes mollusques croissent rapidement et en abondance. On a reçu de divers endroits des demandes pour obtenir les mêmes privilèges, et nombre de personnes sont prêtes à louer et repeupler les anciens bancs épuisés ou à en établir de nouveaux sous la protection et la permanence que les bails présentent. Jusqu'ici les mœurs insouciantes des habitants, leur manque d'esprit d'initiative, joints à la crainte insensée de tout ce qui semble un "monopole," qui pourrait les priver d'une ancienne liberté, ont combattu l'adoption de la méthode probablement la plus efficace pour ranimer notre pêche des huîtres. Ensuite la meilleure mesure qui se présente d'elle-même à l'esprit des hommes d'expérience et d'observation, est de prohiber entièrement la pêche sur tous les bancs d'huîtres, pendant une période déterminée. On se propose, en adoptant ce plan, de la limiter à trois ans. La proposition, savoir s'il ne serait pas aussi avantageux de suppléer à cette mesure par la culture des huîtres dans d'autres espaces favorables à leur reproduction et à leur croissance, demande considération. Indubitablement, ce serait un excellent moyen de rétablir l'importance de cette pêche, et de créer pour l'avenir un commerce d'huîtres étendu ; mais il paraît quelque peu douteux que des capitalistes ou des personnes versées dans cet art veuillent attendre le résultat de cette entreprise sans quelque compensation pour le capital, l'habileté et les travaux qu'elle nécessitera.

RECHERCHES SUR LA SUBSISTANCE DES POISSONS EN EAU PROFONDE.

Les recherches scientifiques commencées l'année dernière, de concert avec la Société d'Histoire Naturelle de Montréal, ont été continuées cette année par M. J. F. Whiteaves, curateur de cette société, dont le rapport se trouve dans les annexes.

Ce département n'a pu mettre qu'imparfaitement M. Whiteaves en état de faire le draguage dans la mer, sur une des goëlettes de la police maritime, quand elle n'était pas obligée d'aller en course pour découvrir des navires étrangers en contravention avec nos lois. Malheureusement il arriva que la seule de ces goëlettes disponible au début de la saison, ayant capturé deux navires de pêche étrangers, fut obligée de les conduire dans un port ; en conséquence le draguage fut interrompu pendant plusieurs semaines. Les moyens mis à la disposition de cet utile et intéressant service pendant la saison ont été très-limités. Il n'y a pas de doute sur la grande utilité des recherches de cette nature par des savants. Les mœurs et les besoins des variétés nombreuses des poissons qui fréquentent nos côtes sont du plus grand intérêt et de la dernière importance, vu qu'ils servent à conserver et développer les vastes ressources que nous offre la mer. Heureusement que ce n'est pas chez nous, comme chez nos voisins les Américains, un moyen de ranimer des pêcheries épuisées. Un système opportun et judicieux de régler les pêcheries de la mer et de l'intérieur du Canada, les a arrêtées dans leur déclin au moment critique ; et depuis quelques années, nous jouissons de la satisfaction de savoir que les espèces les plus précieuses du poisson comestible se sont multipliées si rapidement dans les eaux canadiennes, qu'il n'y a plus à craindre un nouveau déclin. Il est néanmoins à désirer, en vue de l'augmentation de la population et de la demande croissante pour toute espèce de comestible en ce pays, ainsi que de la facilité de transport qu'apporteront bientôt les chemins de fer du Canada entre l'intérieur et les bords de la mer, que nous examinions maintenant de quelle manière la puissance productive actuelle de nos pêcheries peut être

encore développée. Je recommande donc que l'on continue ces recherches sur une plus vaste échelle, et je suggère qu'on y emploie au moins deux navires à la prochaine saison, dont l'un opérerait dans la Baie de Fundy, et l'autre dans le fleuve et le golfe St. Laurent. Le profond intérêt que prend le professeur Dawson à ce sujet, et son haut caractère professionnel, nous sont des garanties suffisantes qu'il choisira des personnes compétentes pour diriger ces opérations. Le choix de M. Whiteaves pour les premiers travaux, et la prompte appréciation de nos besoins immédiats et les efforts constants pour tirer parti de moyens insuffisants, qu'à déjà manifestés ce monsieur, témoignent de la judicieuse application faite de l'assistance donnée par le gouvernement pour des recherches de cette nature, sous les auspices de la Société d'Histoire Naturelle de Montréal.

L'été dernier, "la commission du poisson et des pêcheries" des Etats-Unis a demandé, par l'entremise du professeur Spencer F. Baird, de Washington, des échantillons des poissons d'eau douce du Canada, ainsi que de coopérer dans les travaux de recherche sur la condition et les mœurs des différentes espèces de poissons d'eau salée dans la baie de Fundy. Le Congrès, l'an dernier, avait voté un ample crédit pour faire des recherches de cette nature sur les côtes du Maine et du Massachusetts, et le gouvernement des Etats-Unis avait secondé ce projet en mettant des vapeurs aux service de la commission. Une autre somme de \$15,000 avait été votée pour le repeuplement des lacs et des rivières en y introduisant du poisson comestible. Le département a accédé avec beaucoup de plaisir à cette demande, autant qu'il a été possible; mais comme il n'avait aucun navire de disponible à ce moment, il n'a pu coopérer avec le professeur Baird et ses collègues autant qu'il le désirait.

Ces recherches ont pour objet principal de parvenir à connaître d'une manière pratique l'existence et les besoins des poissons qui fréquentent les eaux voisines, pour les conserver et en augmenter le nombre; à ce point de vue, elles intéressent incidemment le Canada. De fait elles sont d'un intérêt international. Pour cette raison, je suggère au gouvernement de s'unir au professeur Baird dans les recherches qui affectent surtout les poissons qui vivent dans des eaux contiguës et sont, en quelque sorte, d'une propriété commune. Si l'on pouvait donner plus d'étendue aux recherches faites par l'entremise du professeur Dawson, de manière à les faire coopérer avec celles de nos voisins, peut-être que cette démarche simplifierait l'affaire et assurerait l'uniformité dans les résultats.

PISCICULTURE.

Après avoir distribué, l'an dernier, dans différents cours d'eau, une grande partie des jeunes saumons, provenant de l'établissement de pisciculture de Newcastle, Ontario, et en avoir mis en nombres considérables dans le lac Ontario, environ deux millions d'œufs de saumon, de truite saumonée, de poisson blanc et de truite de ruisseau, ont été recueillis l'automne dernier et déposés dans les auge à éclosion par M. Wilmot. Maintenant on porte à 350,000 le nombre d'œufs de saumon qui éclorent sûrement ce printemps, en outre de trois quarts d'un million d'œufs d'autres poissons. Ces alevins seront distribués, durant le printemps et l'été, à différents endroits qui ont été choisis pour cette fin.

On trouve souvent dans presque tous les cours d'eau entre la Baie de Quinté et l'embouchure de la rivière Niagara, des saumons adultes qui proviennent sans doute de l'établissement de M. Wilmot. Plusieurs de ces cours d'eau étaient, l'automne dernier, littéralement remplis des jeunes saumons.

C'est avec regret que je mentionne les déprédations commises au préjudice de cette entreprise publique, ce qui est l'indice d'un esprit de jalousie locale et de licence qui discrédite tout le voisinage. Je veux parler de la pêche illégale qui se fait sur les criques Wilmot et Crafton. Les coupables, pris sur le fait, après avoir été convaincus et condamnés à l'amende—le principal ayant récidivé deux fois—ont interjeté appel à la cour des sessions trimestrielles, et été acquittés par des jurés complaisants, malgré la preuve des faits et la nature malicieuse de l'offense. Il n'y a aucun remède pour de tels dénis de justice, mais un appel aux gens respectables du voisinage, qui peuvent n'avoir aucune sympathie pour les actes d'homme

poussés par la malice et l'envie, doit certainement produire un bon résultat. Si les déprédations continuent, il faudra pourvoir, par une législation spéciale, à la protection d'une entreprise soutenue entièrement par la bourse publique et au profit du public.

L'an dernier, il a été fait avec les différents locataires de la rivière Ristigouche et de ses affluents, pour la pêche du saumon à la ligne, un arrangement qui donne au département une contribution annuelle de \$1,600 qui sera consacrée à l'entretien d'un établissement de pisciculture sur cette belle rivière. Ces locataires sont—Sir Hugh Allan et MM. C. J. Brydges, Sandford Fleming et Geo. Stephens. L'importance d'accroître le saumon dans la Baie des Chaleurs, et la nature de la Ristigouche et de ses estuaires, qui appartiennent à des provinces limitrophes et qui sont traversés par l'Intercolonial, lequel ouvrira de nouveaux débouchés tant à l'Est qu'à l'Ouest de la vallée de la Ristigouche, ont rendu désirable l'inauguration immédiate des opérations. Conséquemment, M. Wilmot reçut ordre de se rendre sur les lieux, de choisir un emplacement, de contracter pour le terrain et les bâtisses nécessaires, et de mettre l'officier des pêcheries du district (M. John Mowat) au fait de tout ce qu'il faut pour préparer et diriger l'établissement. Les lieux sont maintenant prêts à recevoir une abondante provision d'œufs, qui y sera placée à la saison prochaine.

Le département projette de fonder à Tadoussac un établissement pour la reproduction du saumon et de la truite. L'endroit a été soigneusement examiné, et trouvé admirablement bien situé pour ce dessein. Les essais qui ont été tentés à la rivière Moisie n'ont pas réussi, simplement à cause de la difficulté de se procurer des œufs fécondés; et il semble que l'on devrait faire de nouveaux efforts à des endroits plus rapprochés où les facilités sont plus grandes. Il est aussi désirable de commencer de semblables opérations au Bassin de Gaspé.

Je me propose aussi de suggérer la reproduction artificielle de la boîte pour la pêche en eau profonde, à quelque endroit de la côte de la Nouvelle-Ecosse, et d'attirer l'attention surtout sur celle du *menhaden* et autres variétés du même genre. Les établissements particuliers à la ville de Galt, comté de Waterloo; au village d'Erin, comté de Wellington; au village de Hillsborough, Ontario, pour la reproduction de la truite tachetée, ont, dit-on, beaucoup de succès.

Le département a reçu la proposition de certains capitalistes canadiens d'établir, à leurs frais, aux îles de la Pointe Pelée, dans le lac Erié, un établissement pour la reproduction artificielle du poisson blanc, de la perche chaude, du brochet et du maskinongé, à condition qu'on leur donnerait des privilèges raisonnables qui leur permettraient de rendre l'entreprise profitable pour eux et pour le public. Les négociations entamées à ce sujet ne sont pas encore terminées.

Chaque année, il devient plus manifeste que l'exemple déjà donné par le gouvernement encourage des particuliers à appliquer et développer les facilités que nos mers intérieures et nos lacs et rivières du nord leur offrent pour la culture profitable du poisson. Le pays peut anticiper à bon droit sur une ère d'abondance où cette denrée, jointe aux nouveaux moyens d'augmenter l'industrie, diminuera le prix des autres choses nécessaires à la vie et rendra l'existence en Canada moins chère qu'à présent.

LES SAISONS PROHIBÉES.

La seule pêche dans Ontario qui exige de la protection durant la saison du frai est celle du saumon et de la truite des lacs, et il n'y a pas de règlements qui y pourvoient. Sans doute, il y a longtemps que cette pêche a besoin de protection et aujourd'hui plus que jamais. Il a toujours existé des difficultés pour la passation d'une loi de prohibition s'appliquant à diverses localités. Mais le gouvernement est néanmoins disposé à recommander qu'une courte saison de prohibition soit fixée par règlement du Gouverneur-Général en Conseil.

La pêche de la perche chaude, dans les provinces maritimes, exige une semblable protection. Ce poisson devient plus précieux et partant mérite d'être protégé. Jusqu'ici, on le tuait durant le frai, et nombres d'alevins ont été ainsi détruits. Un règlement sera présenté à ce sujet.

La pêche du homard au Nouveau-Brunswick et à la Nouvelle-Ecosse se recommande aussi à l'attention, mais comme l'adoption d'une règle générale causerait beaucoup de confusion et quelques différends maintenant, l'inspecteur recevra ordre de donner l'avis nécessaire pour la saison de prohibition dans les divers districts ou comtés où il y a du homard en abondance.

LÉGISLATION INTERNATIONALE

La rapide diminution du poisson comestible dans les eaux frontières des Etats-Unis et du Canada, surtout entre les lacs Erié et Huron, demande une prompte attention. Tandis qu'en Canada certaines règles établies contrôlent les périodes et les modes de pêche, il n'existe chez nos voisins aucunes restrictions pratiques; partant la plus grande partie du bien que nos lois de pêcheries devraient faire se trouve frustrée, au dommage réciproque de la pêche dans ces eaux. S'il était possible d'amener les gouvernements des Etats du Michigan, de l'Ohio, de New-York et du Vermont à travailler de concert avec nous pour faire disparaître les causes qui nuisent à ces pêcheries, par une législation judicieuse et la mise en pratique de quelques restrictions modérées, j'essayerais de leur assimiler autant qu'on le pourrait les règlements actuels et les faire mettre en vigueur par les officiers canadiens.

Il y a tout lieu de croire que ce procédé profiterait aux deux pays, et nous pourrions nous attendre à une amélioration marquée dans presque toutes les pêcheries internationales des eaux frontières.

CONSTRUCTION DE PASSES A POISSON.

Les rapports des officiers des pêcheries à la Nouvelle-Ecosse et au Nouveau-Brunswick témoignent hautement de l'utilité de ces constructions. Ils disent que dans plusieurs endroits le poisson est retourné dans les cours d'eau et est devenu encore abondant là où il avait presque entièrement disparu depuis longtemps.

Plus de 100 passes à poisson ont été construites au Nouveau-Brunswick et à la Nouvelle-Ecosse depuis la mise en vigueur des lois fédérales sur les pêcheries, au coût, supporté principalement par des propriétaires de moulins, de \$8,200. Dans les provinces de Québec et d'Ontario, il en a été construit plus de 80, au coût de \$13,184.

Lorsqu'on observe la forte augmentation du poisson qui résulte du fait de son admission dans les eaux intérieures propres à la reproduction de ses différentes espèces, on s'aperçoit que le public tire les plus grands profits de cette dépense relativement insignifiante.

REPEUPLEMENT DES RIVIÈRES À SAUMON.

En outre de la déposition du frai de saumon dans les divers affluents des grands lacs qui autrefois produisaient du saumon avec plus ou moins d'abondance, le département a tenté d'introduire dans la rivière Outaouais du saumon provenant du lac Ontario. L'endroit choisi pour cette fin est la rivière au Saumon, à environ 45 mille en aval de la ville d'Ottawa. Elle avait été préalablement examinée, d'après mes instructions, et ayant été trouvée favorable, des préparatifs furent faits pour y recevoir de jeunes saumons. Vers le milieu de juin dernier, M.M. Whitcher et Wilmet ont heureusement transporté à cet endroit plusieurs milliers d'œufs de saumon en bonne condition, et par la suite l'on observa qu'ils avançaient rapidement vers l'éclosion.

Dix ou douze mille autres œufs, de l'établissement du gouvernement à Newcastle, y seront ajoutés au printemps prochain. Si l'on trouve, dans la rivière au Saumon, quelques uns de ces sujets parvenus à maturité, je me propose de continuer l'expérience en repeuplant sur un grand pied les autres affluents de l'Outaouais.

COLOMBIE BRITANNIQUE.

Le département a la bonne fortune de pouvoir mentionner une description officielle des pêcheries de la Colombie Britannique, laquelle a paru dans un rapport écrit avec talent et

publié tout récemment par l'hon. H. L. Langevin, C. B., ministre des travaux publics, sur les ressources de cette importante province. Un chapitre de ce rapport, relatif aux pêcheries, et qui renferme des renseignements précieux, est reproduit dans l'annexe du présent rapport, ainsi qu'un extrait intéressant d'un essai couronné d'un prix par le gouvernement, dû à la plume de M. Anderson, de Victoria, Colombie Britannique.

LES TERRITOIRES DU NORD-OUEST.

Quoique la pêcheries des provinces de Manitoba et de la Colombie Britannique n'aient pas encore été ouvertes au commerce général, elles sont d'un prix incalculable aux habitants et seront, dans la suite des temps, une source de grande richesse pour la Confédération, vu leur immense étendue. Les seuls détails dignes de foi sur les pêcheries des Territoires du Nord-Ouest que le gouvernement peut mentionner, viennent d'un ouvrage admirable de Sa Grandeur l'Evêque Taché, de Manitoba, dont de longs extraits sont annexés à ce rapport. On a jugé sage de se procurer d'autres renseignements à ce sujet; et M. Urquhart, greffier du Conseil du Nord-Ouest à Winnipeg, a été chargé de faire quelques recherches et d'en envoyer le résultat à ce département; les annexes renferment aussi ce rapport.

PERSONNEL DU DÉPARTEMENT.

En se reportant à l'addenda à la suite de ce rapport, on verra que le personnel du service extérieur de ce département a été, pendant l'année dernière, y compris les officiers et les équipages des vaisseaux de la police de marine, de 1,035; il avait été de 972 l'année précédente. Ce nombre ne comprend point le personnel du département à Ottawa. La dépense départementale ci-dessus mentionnée n'embrasse pas les dépenses de salaires et autres du département à Ottawa, mais seulement celles du service extérieur.

J'ai l'honneur d'être

de votre Excellence le très obéissant serviteur,

P. MITCHELL,

Ministre de la Marine et des Pêcheries.

OTTAWA, 1er janvier 1873.

ADDENDA.

Personnel du service extérieur le 31 décembre 1872 :

Surintendant, chefs d'ouvriers et gardiens des phares dans Ontario et au-dessus de Montréal	75
Employés salariés de la Maison de la Trinité de Montréal, et gardiens de phares.....	42
Capitaine et hommes d'équipage du <i>Richelieu</i>	6
Employés de la Maison de la Trinité de Québec.....	8
Agence à Québec, et gardiens de phares, etc., au-dessous de Québec.....	92
Agent, commis, surintendant, messenger, gardiens de phares, gardiens de sifflets d'alarme, etc., Nouveau-Brunswick	45
Agent, commis, surintendant, messenger, gardiens de phares, gardiens de sifflets d'alarme, postes de sauvetage, Nouvelle-Ecosse.....	105
Officiers et hommes d'équipage des steamers <i>Napoléon III, Lady Head, Druid et Sir James Douglas</i>	90
Inspecteurs des bateaux à vapeur et commis.....	7
Police de port, Montréal et Québec	57
Employés des hôpitaux de la marine sous la direction du département, Nouveau-Brunswick.....	16
Préposés de l'engagement des matelots et leurs assistants, à Québec et à St. Jean....	5
Employés des observatoires.....	19
Bureau des examinateurs des capitaines et seconds, et commis.....	9
Ontario.—Garde-pêche.....	24
Gardiens de pêche.....	27
Québec.—Commandant de <i>La Canadienne</i> et équipage.....	24
Garde-pêche.....	24
Gardiens de pêche.....	27
Nouvelle-Ecosse.—Officier des pêcheries.....	1
Garde-pêche.....	27
Gardiens de pêche.....	132
Nouveau-Brunswick.—Inspecteur des pêcheries pour la Nouvelle-Ecosse et le Nouveau-Brunswick	1
Commis.....	1
Garde-pêche.....	33
Gardiens de pêche.....	36
Police de marine, officiers et hommes d'équipage des six vaisseaux formant cette police.....	102

ANNEXES.

DÉPARTEMENT DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES

DIVISION DE LA MARINE.

ANNEXE No. I.

ETAT des dépenses du service des phares au-dessus de Montréal pour l'année fiscale expirée le 30 juin 1872.

A QUI PAYÉ.	SERVICE.	\$	cts.	\$	cts.
Isaac Hope.....	Salaires comme surintendant des phares	1,200	00		
J. Norton.....	do gardien, quai de Lachine, bateau-phare No. 1.	401	00		
W. Shannon.....	do phare de la Grosse-Pointe	435	00		
E. S. Johnson.....	do l'île aux Cériseurs	447	00		
Thos. Hill.....	jetée de Lancaster	393	00		
C. Cook.....	phare de Gananoque Narrows	400	00		
J. Buck.....	do la batture Spectacle	560	00		
N. Orr.....	do l'île aux Serpents	435	00		
E. Swetman.....	do l'île aux Serpents	435	00		
W. A. Palen.....	do la Pointe Pierre	435	00		
W. Bentley.....	do Serach Bonnet	325	00		
W. J. Sweetman.....	do la Fresque Ile	435	00		
G. Duran.....	do la Pointe Gibraltar	300	00		
G. Thompson.....	do la Baie de Burlington	400	00		
D. Fortier.....	do Port Colborne	435	00		
J. Burgess.....	do l'île Mohawk	435	00		
F. F. Schofield.....	do Port Matiland	350	00		
H. H. Woodward.....	do la Longue Pointe	435	00		
A. Sutlerland.....	do Port Burwell	320	00		
P. McIntyre.....	do Récif de la Pointe Pelée	260	00		
J. Edwards.....	do do do	500	00		
J. Chunnins.....	do l'île Pelée	435	00		
A. Rackett.....	do Bois Blanc	435	00		
I. Cartier.....	do la Rivière Thames	335	00		
H. Fidler.....	do Goderich	435	00		
J. Young.....	do la Pointe Clarie	435	00		
D. McG. Lambert.....	do l'île Chanary	435	00		
V. C. Hill.....	do do Griffith	435	00		
G. Collins.....	do do Notawasaga	435	00		

A QUI PAYÉ.

SERVICE.

AU-DESSUS DE MONTRÉAL.

Salaires et Allocations.

J. Hoar.....	phare de l'île au Chrétien	435	00
J. Prinyer.....	do Pointe Plaisante	300	00
P. Proulx.....	do Killarney	500	00
A. Hynes.....	do St Ignace	300	00
D. McKenzie.....	do Little Current	300	00
C. Patton.....	do l'île Clipperton	350	00
W. Sheppard.....	do Sulphur	350	00
John Egan.....	do Lonely	350	00
O. Madore.....	jetée de Lachine, bateau-phare No. 2	300	00
O. Veandry.....	do do No 3	300	00
J. Melochie.....	phare Beauharnois	225	00
G. Shannon.....	do Grosse Pointe	175	00
A. McDonald.....	do Pointe McKies	175	00
G. H. Johnson.....	do l'île aux Cériseurs	300	00
R. Elliott.....	do Cole Shoal	250	00
A. Root.....	do l'île du Grenadier	250	00
J. Wallace.....	do do Lindoo	250	00
J. Mervin.....	do do Brulée	250	00
R. Gillespie.....	do do Wolf	250	00
G. B. Simpson.....	phare d'alignement et bouées	350	00
R. K. Chisholm.....	quai d'Oakville	200	00
H. Morgan.....	Port Dover	260	00
C. Ead.....	do Port Stanley	175	00
R. A. Lambert.....	do l'île Chanary	175	00
G. Collins.....	do Notawasaga	175	00
M. Leclerc.....	bateaux-phare de la Pointe-Claire No. 2	300	00
A. LaBerge.....	do batteurs de Green	250	00
J. Mason.....	do l'île du Télégraphe	200	00
J. C. Darte.....	phare de l'île Muskoka	200	00
Wm. McGowan.....	do Parry Sound	200	00
A. Mougson.....	do batteurs de Wade	100	00
J. Dunlop.....	Pour 6 mois de salaire comme gardien du phare de Nine-Mile Point	217	50
G. Roddick.....	do do l'île aux Goelands	375	00
R. Roddick.....	do do do	125	00
do do do	do do do	131	25
do do do	do do do	500	20
D. McBeath.....	do Asst. gardien	181	25
Wm. McEath.....	do 9 mois et 5 jours de salaire comme gardien du phare de l'île aux Anses	267	60
A. Glode.....	do do do	209	67
J. Eccles.....	do 10 mois et 23 jours	267	60
L. Hudgins.....	do do do	150	00
S. Campbell.....	do 6 mois	50	00
J. Davis.....	do do	83	87
A. Dunlop.....	do 3 mois et 11 jours	87	50
Jos. Geegan.....	do do	9	74
E. B. Prieur.....	do 3 mois	15	67
J. Woodall.....	do 10 jours	300	00
Wm. Woodall.....	do 2 mois	75	00
O. Delaire.....	do 9 do	34	00
J. Hope.....	do 3 do	50	00
	Salaires, du 28 avril au 24 juin, phare de la Pointe McTavish		
	Arrangés comme surintendant des phares		
	A reporter.....	23,878	25

A QUI PAYÉ.	SERVICE.	\$	cts.	\$	cts.
Darius Smith.....	Report.....			23,878	25
R. Lowe.....	Entretien, Réparations, etc.				
E. D. David.....	Pour salaire des ouvriers, matériaux, réparations, frais de placement des phares flottants etc.	6,785	14		
J. B. Spence.....	Affrètement d'un steamer.....	1,000	00		
J. A. Carneson.....	Allocations pour acheter des provisions.....	1,000	00		
E. Chanteloup.....	Reconstruction du phare et de la jetée, au Port Maitland.....	5,194	50		
C. Garth et Cie.....	Construction de la jetée et du brise-lame à Lancaster.....	2,292	20		
Cie. d'éclairage de ch. de fer, Philadelphie.....	Appareil à feu tournant, lanternes et lampes.....	8,872	82		
E. et S. H. Thompson.....	Ventilateurs, réflecteurs, etc.....	565	90		
D. Smith.....	Lampes et verres de lampe.....	243	34		
Isaac Hope.....	Lampes et verres de lampe.....	519	94		
H. et A. H. Hackett.....	do.....	316	96		
A. Laberge.....	do.....	375	05		
J. Logan.....	Dépenses de voyage et imprévues.....	724	52		
C. Paffon.....	do.....	275	72		
E. G. Laverture.....	do.....	1,004	54		
G. Collins.....	Allocations pour entretien du bateau-phare de Colchester de 1871.....	500	00		
Felthausen et Russell.....	do.....	500	00		
N. Leonard.....	Réparations des bouées.....	23	60		
A. Hackett.....	Reparations du phare de Green Shoal.....	16	65		
G. Roddick.....	do.....	6	00		
D. McKenzie.....	do.....	320	00		
J. Egan.....	do.....	8	25		
L. Baker.....	do.....	100	00		
G. B. Simpson.....	Dépenses diverses au havre Tobemory.....	37	50		
Mitchell et Cie.....	Lampes pour signaux.....	85	75		
E. Atwater et Cie.....	Reconstruction de la maison à l'île Brulée.....	885	00		
	Service des bouées, rivière du Déroit.....	100	50		
	Pierres pour la jetée de l'île aux Goélands.....	450	00		
	Construction de magasins à Little Current.....	100	00		
	Bateau et location de bateau à Lonely Island.....	120	00		
	Construction d'un brise-lan à la Pointe Claire.....	56	00		
	Bois pour la cuisine du phare, d'alignement.....	2,027	00		
	Peintures, huile, citerne pour l'huile, etc.....	70	62		
	Verres, etc.....	971	79		
		92	40		

A QUI PAYÉ.	SERVICE.	\$	cts.	\$	cts.
Wrthingham et Workman.....	Report.....			23,878	25
J. J. Bélieux et Cie.....	Entretien, Réparations, etc.				
J. Macdewson et Cie.....	Pinceaux, vernis, etc.....	309	70		
Morland et Watson.....	Peinture, mastie, cables, etc.....	586	28		
J. Olett.....	Savon.....	97	82		
Lyman, Clare et Cie.....	Ferronnerie.....	79	98		
D. Smith.....	do.....	43	40		
D. Morrice.....	Bateau, bois, chaux, etc.....	263	29		
H. H. Woodward.....	Huile.....	258	58		
Cie de kérosène dite Downer.....	do.....	24	92		
Cie de ch. de fer St. L. et O.....	do.....	73	73		
Cie de messagerie canadienne.....	do.....	61	18		
C. De Lamorandière.....	Transport.....	50	87		
J. C. Moylan.....	do.....	15	85		
A. Wilson et fils.....	do.....	12	25		
G. Chiff.....	do.....	12	00		
Siddons et Dawson.....	do.....	36	96		
J. E. Robertson.....	do.....	14	20		
H. Lemmon.....	do.....	14	00		
T. et K. White.....	do.....	6	00		
J. Neish.....	do.....	27	00		
Lawson, McCulloch et Cie.....	do.....	12	00		
W. Houn.....	do.....	18	54		
Mitchell et Carrier.....	do.....	11	77		
J. A. McVicar.....	do.....	12	60		
J. B. Cook.....	do.....	15	00		
Bouagly et immons.....	do.....	40	00		
Duverney et Cie.....	do.....	12	48		
J. Lovell.....	do.....	4	00		
E. J. B. Pense.....	do.....	73	00		
G. E. Desbarats.....	do.....	3	00		
F. Schofield.....	do.....	48	80		
J. C. Dark.....	do.....	27	40		
E. B. Prieur.....	do.....	16	16		
L. H. Masson.....	do.....	60	00		
	do.....	25	00		
	do.....	55	30		
	do.....	6	67		
L. Hudgins.....	Allocations pour loyer au port Maitland.....	37	5		
O. Delaire.....	Divers approvisionnements, le au Renard.....	58	33		
R. Campbell.....	Loyer de bateau à Côteau Landing.....	30	00		
Wm. McBeath.....	Gages du gardien du phare, Côteau Landing, du 14 octobre au 3 décembre 1871.....	22	20		
A. Dunlop.....	Gages du gardien du phare, à la pointe au Saumon, du 28 novembre au 31 décembre 1871.....	51	05		
Wm. Smith.....	Gages du gardien du phare, à la pointe McFavish, du 9 octobre au 31 décembre 1871.....	30	85		
	Gages du gardien du phare, à l'Original, du 9 octobre au 31 décembre 1871.....	13	00		
	Gages du gardien du phare à l'île aux Anses, du.....				
	Gages du 28 février au 31 mars 1872.....				
	Dépenses de voyage, inspection du brise-lame de Lancaster, avant de signer le contrat.....				
	A reporter.....			23,878	25

ANNEXE No. 1.—*Fin.*

A QUI PAYÉ.	SERVICE.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.
	<i>Report.</i>		23,878 25	
	<i>Entretien, réparations, etc.—Fin.</i>			
W. Ross	Louage de chevaux pour le service du bris-lame de Lancaster	5 00		
C. Ead	Allocation pour travaux à Port Stanley	50 00		
J. Tomlinson	Dépenses de voyage et déboursés comme surintendant général des phares au-dessus de Montréal	332 99		
L. H. Masson	Echelle en fer, Côteau Landing	5 00		
Receveur Général	Remis la balance non-dépensée	20 84		
H. Morgan et Cie	Etoffe pour nettoyer les lampes	473 57		
	Total		33,751 75	57,630 00

DÉPARTEMENT DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES,
OTTAWA, 2 janvier 1872.

W. M. SMITH,
Député du Ministre de la Marine et des Pêcheries.

ANNEXE No. 2.

RAPPORT DE LA MAISON DE LA TRINITÉ DE MONTRÉAL, POUR
L'ANNEE EXPIRÉE LE 30 JUIN 1872.

MAISON DE LA TRINITÉ DE MONTRÉAL,

MONTRÉAL, 19 décembre 1872.

MONSIEUR, — En conformité de votre lettre du 21 novembre dernier, me requérant de vous transmettre un rapport des opérations de la Maison de la Trinité pour l'année financière expirée le 30 juin dernier, et afin que ce rapport puisse être soumis au parlement à sa prochaine session, j'ai l'honneur de vous transmettre le rapport suivant. J'ai suivi le plan que dans des rapports précédents vous avez approuvé.

Je vais rendre compte des opérations sur leurs différents chapitres.

Phares flottants.

Les trois importants phares flottants du lac St. Pierre sont, depuis qu'ils ont été remontés, l'an dernier, dans un état parfait. On les a mis à leur place plus tard que de coutume, vu l'ouverture tardive de la navigation, et on les y a laissés beaucoup plus tard que d'habitude. Comme vous le savez, plusieurs navires de mer sont restés dans le port jusqu'au dernier moment, l'automne dernier et n'ont pu, à cause du temps froid, continuer leur voyage, et ont été forcé d'hiverner à Sorel et autres endroits. Appliquant la règle qu'il faut que la Maison de la Trinité n'enlève pas un seul phare flottant ou une seule bouée tant qu'il reste un navire l'outre-mer à descendre, nos phares flottants ont couru, l'an dernier, de grands dangers et la Maison de la Trinité doit beaucoup à J. B. Lamère, Ecr. de la compagnie du Richelieu, qui a eu l'obligeance de risquer un des bateaux de la compagnie pour sauver les phares et la vie des équipages; ce qui a été fait grâce à l'énergie et à la persévérance du capitaine Duval, du vapeur *Trois-Rivières*, qui a réussi avec beaucoup de difficultés.

Bouées.

L'application à l'égard des bouées, de la règle dont il a été question sous le chapitre de "Phares flottants" a empêché la Maison de la Trinité d'enlever une seule bouée, et je regrette de dire qu'à l'exception de quelques unes dans le lac, elles ont toutes été perdues avec leurs accessoires, chaînes et ancres, ce qui a entraîné une grande dépense, que le crédit voté couvrira à peine. Comme c'était la première fois que toutes les bouées étaient laissées dans le fleuve, la Maison de la Trinité ne pourrait dire, par expérience, combien on en perdrait. Pensant, cependant, qu'un grand nombre d'elles, sinon toutes, seraient perdues, elle prit des mesures, pendant l'hiver, pour parer aux éventualités, et je suis heureux de dire qu'à l'ouverture de la navigation, l'an dernier, bien que toutes les bouées eussent été emportées à l'exception d'un petit nombre dans le lac, nous en avons assez pour rendre la navigation sûre. Les grandes bouées en fer, que l'on regardait comme indispensables pour baliser d'une façon permanente le chenal du lac St. Pierre, sont remplacées graduellement par d'autres plus légères et moins coûteuses, et paraissent valoir autant. Les nouvelles bouées en bois, avec l'une desquelles on a fait des expériences, devant vous, à Sorel, en 1871, si vous vous le rappelez, sont excellentes: comme on s'y attendait, elle ne sont pas exposées à être entraînées aussi facilement que les autres, par les trains de bois. Des représentations ayant été faites sur la nécessité de baliser le chenal à partir du pied des rapides de Lachine, vu l'augmentation du nombre et de la grandeur des bateaux naviguant dans cette partie du fleuve

et la question ayant été renvoyée par l'honorable ministre de la Marine à la Maison de la Trinité et approuvée, le bureau a été autorisé à placer les bouées et les balises nécessaires, ce qui a été fait. Dans des circonstances semblables, huit bouées ont été placées dans le chenal amélioré de la Rivière-des-Prairies. Elles ont rendues de grands services aux remorqueurs qui fréquentent ce chenal.

PHARES.

Selon la coutume, ces phares et les phares-flottants ont été examinés par un comité du bureau le 10 juillet dernier, en votre compagnie. On fut forcé de rebrousser chemin à Champlain, vu le mauvais temps qui nous obligea d'arrêter l'inspection.

Ceux qui se trouvent en bas de Champlain ont été plus tard inspectés par le Capitaine Ctôté et moi-même. Ils étaient tous en bon ordre, et on les avait réparé comme d'usage, avant l'ouverture de la navigation. Je suis certain que vous me rendrez ce témoignage qu'ils sont tenus en excellent état et que les hommes préposés à leur garde jouissent d'une bonne réputation. Ces employés sont des cultivateurs, c'est-à-dire propriétaires des terrains sur lesquels les phares sont construits, à l'exception des gardiens de phares des îles. Ils sont tempérants, honnêtes et soigneux. Pendant les dix-sept ans qu'ont duré mes rapports avec ce Département pas une plainte n'a été portée contre un seul gardien de phare. Plusieurs sont dans ces postes depuis plus d'un quart de siècle et les vacances causées, par la mort ont généralement été remplis par les fils qui succédaient aux défunts comme héritiers des terres.

Le phare à l'île à la Pierre—autrefois construit comme phares de côte à Nicolet, et devenu inutile à la suite de l'amélioration du chenal et transporté à l'île à la Pierre, n'offrait plus, comme vous le savez, une résidence convenable au gardien, on l'a donc agrandi au prix de \$550.

Un nouveau phare a été placé à l'île de Grâce, ou le vapeur le *Québec* s'est échoué il y a quelques années. Ce phare a coûté \$986.

Le terrain a été vendu \$30 par le curé et les marguilliers de l'Église de Sorel et avec l'approbation de l'honorable ministre de la Marine et des Pêcheries, Edouard Paul, homme très-respectable et propriétaire de la terre vis-à-vis le phare, a été nommé gardien.

Comme on a trouvé que les phares temporaires placés à Lotbinière étaient très-utiles et comme il a été décidé d'en construire de permanents, on les a construits depuis.

Des représentations pressantes ayant été faite directement et par le canal de cette corporation, par la chambre de commerce de St. Jean et autres intéressés, à l'honorable Ministre, relativement aux phares dans la Rivière Richelieu entre St. Jean et la Frontière, cette affaire a été soumise à ce bureau, afin qu'il fit rapport; un comité de la Maison de la Trinité, ayant, de concert avec vous, soigneusement examiné cette question, s'aperçut que depuis quelques années, des phares temporaires avaient été maintenus aux frais de quelques particuliers.

L'augmentation énorme du commerce de transport et surtout de bois de service d'Ottawa et l'avantage qu'il y aurait, au point de vue de la rapidité du transport, de naviguer dans le chenal tortueux pendant la nuit étant si évident, et la nécessité d'avoir des lumières si impérieuse qu'un rapport, fut rédigé suggérant la construction de huit phares et le curage peu considérable du chenal, lequel rapport après avoir été approuvé par le Ministre, fut soumis au parlement, qui vota un crédit de \$5,000 pour mener le projet à bonne fin.

Comme la saison était trop avancée pour permettre de construire les phares pendant sa durée, l'on fit un arrangement avec le capitaine Jones en vertu duquel les phares temporaires furent utilisés pendant la saison moyennant \$325.

Pilotes.

Un pilote commissionné (Pierre Pagé) est mort cette année. Il était sur la liste de retraite. Deux ont été commissionnés, Célestin Brunet et Louis Belisle.

Une plainte ayant été portée par moi, en ma qualité de secrétaire, contre Edouard Naud, pour ivrognerie, il a été suspendu jusqu'au 1er avril prochain.

Une plainte ayant été portée par Archibald Thompson, capitaine du steamer *France*, contre Marcel Mathieu, pour avoir échoué ce navire, on fit une enquête à laquelle les deux

parties furent présentes et représentées par leurs procureurs. Après une enquête poursuivie avec soin, on découvrit que l'accident avait eu pour cause l'appareil du gouvernail qui était neuf et ne fonctionnait pas facilement. Il fut établi que le fait que l'appareil du gouvernail ne fonctionnait pas bien était connu de toutes les parties intéressées, et l'on acquit la conviction que le pilote fit, pendant que le steamer était dans le port, tout ce que la prudence, l'habileté et la prévoyance commandaient pour obvier à cette difficulté.

Le conseil déclara à l'unanimité que le pilote n'était nullement blâmable. Mathieu est un des plus anciens et des meilleurs pilotes, et pendant que j'ai été en charge, nulle plainte n'a été portée contre lui avant celle que l'on vient de mentionner.

Le vapeur Richelieu.

Comme j'ai eu l'honneur de le dire dans mon rapport de l'an dernier, je craignais que ce bateau ne fut pas propre au service pendant encore une année, mais j'étais dans l'impossibilité de fournir des renseignements précis à cet égard, vu que j'attendais le rapport de l'inspecteur de bateaux-à-vapeur et de deux autres personnes compétentes. L'inspecteur de bateaux-à-vapeur X. Béfot, MM. Lamère, Pontbriand et McCarthy, ont eu l'obligeance de l'examiner et ont été d'avis qu'en lui faisant subir des réparations considérables, on pourrait le faire durer encore vingt ans.

L'augmentation du prix du fer et du travail va rendre les réparations plus coûteuses, mais néanmoins nous réaliserons une grande économie, attendu que nous évitons la nécessité d'en construire un nouveau.

OBSERVATIONS GÉNÉRALES.

Le gouvernement de Québec ayant soumis à ce bureau la question de savoir s'il était possible d'accorder un lot de grève et un lot en eau profonde à St. Jean, province de Québec, en faveur du chemin de fer Champlain et St. Laurent, cette proposition fut renvoyée à un comité, qui se rendit à St. Jean et fit rapport que cette concession ne gênerait pas la navigation.

Je regrette d'avoir à mentionner que M. Joseph Mondor, qui pendant dix-neuf ans a rempli avec habileté les devoirs d'agent de la Maison de la Trinité à Sorel est mort au mois de septembre dernier. Depuis cet événement, M. G. H. Bramley a, avec l'approbation de l'honorable Ministre, continué d'agir à sa place.

Comme l'on a fait rapport à ce bureau que l'on obstruait la navigation à Lachine, un comité se rendit sur les lieux pour s'enquérir des faits, et des représentations ayant été faites à ceux qui empiétaient au-delà de leur propriété, toute cause de plainte disparut.

La compagnie du Richelieu s'étant plaint que ses navires avaient éprouvé des avaries parce que les petites embarcations entre Québec et Montréal ne portaient pas de lumières, le bureau donna ordre à son huissier de faire une visite à tous les petits bateaux qui entreraient dans le port, afin de s'assurer si l'on se conformait aux règlements concernant le port de lumières. L'huissier était accompagné de l'assistant gardien des quais et d'un homme de la police de rade (grâce à l'obligeance de l'honorable juge Coursol). On en trouva un grand nombre sans lumières, mais comme les propriétaires alléguaient leur ignorance de la loi et promettaient de s'y conformer immédiatement, on ne prit aucune mesure pour les punir. On a souvent répété ces visites et je suis heureux de dire que toutes les petites embarcations venant dans ce port sont toutes, sans une seule exception, pourvues de lumières.

Le *Richelieu*, comme je l'ai dit dans mon dernier rapport, a fait croisière dans le même but.

Je n'annexe pas au présent le rapport spécial de la visite annuelle aux phares. Tous étaient en bon ordre, et il n'y a en conséquence rien de spécial à mentionner, excepté cependant, comme je l'ai dit plus haut, quant à ce qui concerne celui de l'île à la Pierre.

Le montant voté pour l'année a été de..... \$22,369

La dépense de..... 22,369

Je vous prie de nouveau d'accepter mes remerciements les plus sincères pour la grande courtoisie dont vous avez fait preuve à mon égard pendant le cours de nos relations officielles.

J'ai, etc.,

E. D. DAVID,
Secrétaire.

W. M. SMITH, Ecr.,

Député du Ministre de la Marine et des Pêcheries,
Ottawa.

ANNEXE 2.—ÉTAT des dépenses de la Maison de la Trinité de Montréal pour l'année fiscale terminée le 30 juin 1872, et état du fonds des pilotes invalides pour l'année terminée le 31 décembre 1872.

PERSONNES QUI ONT ÉTÉ PAYÉES.	SERVICE.	\$	cts.	\$	cts.	\$	cts.
E. D. David.....	12 mois de salaire comme secrétaire et trésorier.....	1,325	00				
P. E. Côté.....	do surintendant des pilotes.....	1,200	00				
L. Marchand.....	do maître.....	625	00				
D. Rooney.....	do commis.....	600	00				
M. Brennan.....	do huissier pour les affaires maritimes.....	400	00			4,150	00
E. D. David.....	Dépenses diverses.....	137	17				
Commissaires du havre.....	Loyer de bureau.....	300	00				
J. Parslow.....	Papeterie.....	169	29				
Compagnie de l'acqueduc.....	Taxe de l'eau.....	42	90				
T. Mussen.....	Impôts, etc.....	113	00				
Compagnie d'assurance commerciale.....	Assurance.....	6	25				
Veuve J. Mondor.....	Neuf mois et onze jours de salaire dû à feu Joseph Mondor, faisant les fonctions de maître du havre à S. rel.....	234	17				
John Lovell.....	Impressions, etc.....	37	87				
L. Perrault.....	do.....	19	00				
T. Costin.....	Service.....	1	50				
Commissaires du havre.....	Part du chauffage de la maison.....	60	00			1,057	15
	Total.....						
						5,207	15

ENTRETIEN DES PHARES, etc., entre Québec et Montréal.

PERSONNES QUI ONT ÉTÉ PAYÉES.		SERVICE.		\$	cts.	\$	cts.
E. D. David.....	Salaires des gardiens de phare.....	3,717	09				
do	Gages et nourriture du capitaine et de l'équipage du vapeur <i>Richelieu</i>	2,168	00				
W. C. White.....	Charbon pour le vapeur <i>Richelieu</i>	1,277	87				
Compagnie de transport du Nord.....	do	40	00				
Pointbrand et Billows.....	Réparations au	213	82				
T. Coster.....	do	9	80				
Ess. Frères.....	Timbres	118	39				
N. Rivest.....	do	138	80				
R. Michéil.....	Réparat. aux pompes	10	80				
F. DeBelletuille.....	do	17	25				
Lymann, Clare et Cie.....	Bois de chauffage	39	08				
Compagnie d'assurance B. A.....	Huile	67	50				
do	Assurance	76	50				
H. Morgan et Cie.....	do	68	66				
E. D. David.....	Marchandises	130	70				
Compagnie d'assurance commerciale U.....	Depenses diverses	11	00				
Chemin de fer Grand-Tronc.....	Assurances sur les phares du havre	165	00				
F. A. Fitzgerald et Cie.....	Charriage de l'huile	223	89				
A. Poillance.....	Balance de l'huile	205	00				
D. Giguère.....	Plaques en fer pour les bateaux-phares	97	07				
J. Faire.....	Réparations du quai à Lavatrie	728	00				
E. Chanteloup.....	Mèches circulaires pour lampes	17	60				
A. Langlois.....	Lampes, etc	107	25				
C. Garth et Cie.....	Charriage	188	25				
L. Lavoie.....	Tubes en cuivre pour bouées	161	97				
Ess. Frères.....	Peinture des phares	22	22				
N. Foullet.....	do	20	00				
B. Delisle.....	Approvisionnement pour phares	13	16				
J. Hervey.....	Pose d'une bouée à Lachine	14	00				
A. Monstafé.....	Emmagasinage de l'huile	986	20				
J. Sheridan.....	Pose de bouées	30	00				
Rév. H. Miller.....	Nouveau phare à l'île de Grâce	760	09				
A. Portelance.....	Site pour	12	00				
A. Mireur.....	Bouées et anores, etc.	27	45				
M. Paquin.....	Plaques en fer	17	30				
P. Vantier.....	Réparations à la Pointe du Lac	217	00				
A. Giguère.....	Balises pour les batteries de St. Lambert	112	20				
F. Lamoreux.....	Réparations au dock à l'île Ste. Thérèse	100	00				
J. B. et L. Ladébauche.....	Usage d'une barge						
	Sondage dans le lac St. Pierre						

17,161 85

J. Fullin.....	Divers	33	69
H. Piché.....	Pension du Capt. Cotté à Sorel	36	79
Compagnie du Richelieu.....	Entretien des phares à Sorel, transport, etc.	314	56
J. Faire.....	Mèches pour l'huile, etc.	136	78
J. Cotté.....	Pierres pour l'île à la Baquet	20	00
Capt. L. Jones.....	Choix de terrain pour phares projeté, Rivière Richelieu	50	40
Pombread et Bellerose.....	Poids pour nouvelles bouées	263	12
H. M. Porrault.....	Services comme architecte	122	95
A. Portelance.....	Bouées en fer	760	00
S. Reeves.....	do	27	60
S. V. Blanchard.....	Charriage	135	63
N. Lacroix.....	Pierres pour l'île à la Pierre	40	00
D. Dyde et Major.....	Emmagasinage	30	00
H. Desard.....	Construction de phares à Lavatrie	63	00
P. DeBelletuille.....	Emmagasinage des bouées	175	50
L. R. Smith.....	Cadre pour bouées	10	80
Meilleur et Cie.....	Annoces	19	00
J. B. C. Larose.....	Approvisionnements	30	00
H. Brossard.....	Descendre les lumières de l'île aux Prunes	375	00
G. H. Bromley.....	Réparations à l'île aux Raisins	194	33
Gibb, Hunter et Doucet.....	Débourrés à Sorel	15	80
E. Courchiene.....	Services comme notaires	17	32
E. Atwater et Cie.....	Ouvrage en fer	88	65
Simmons et McNaughton.....	Peinture, etc.	80	00
N. Lacroix.....	Loyer d'un bateau p. le comité, relatif aux nouv. phares dans la riv. Richelieu	133	50
A. Beaudet.....	Cadres pour brise-glaces	23	05
J. Richetto.....	Réparations au Cap Charles	24	00
E. Courchesne.....	Bateau à Lavatrie	26	74
Bedune et Bedune.....	Ouvrage en étain	58	00
J. Duval.....	Services comme avouat	103	50
G. W. Nish.....	Bois de chauffage pour phares	48	50
G. Wat.....	Balises à St. Lambert	159	80
F. E. Cotté.....	Descente et pose du phare au quai de l'île	35	45
E. D. David.....	Petites dépenses pour les bouées	276	17
F. Picard.....	do	71	75
	Débourrés à Sorel		
	Total	17,161	85

WILLIAM SMITH, Député du Ministre de la Marine, etc.
 DÉPARTEMENT DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES, 1er janvier 1873.

ANNEXE 2.—ETAT DU FONDS DES PILOTES invalides en compte avec le Trésorier de la Maison de la Trinité de Montréal. AV.

DT.

1872.		1872.		cts,	cts.
Fév.	1. Payé	veuve O. Abelle, 3 mois de pension, jusqu'au 1er e.	1. Janv.	9 00	809 70
do	do	do	do	12 00	48 00
do	do	do	do	15 00	30 00
do	do	do	do	12 00	21 60
do	do	do	do	15 00	234 00
do	do	do	do	15 00	30 00
do	do	do	do	15 00	47 57
do	do	do	do	9 00	281 74
do	do	do	do	15 00	48 00
do	do	do	do	15 00	30 00
do	do	do	do	9 00	337 30
do	do	do	do	15 00	1 00
do	do	do	do	15 00	252 18
do	do	do	do	12 00	1 00
do	do	do	do	9 00	3 60
do	do	do	do	15 00	280 31
do	do	do	do	15 00	21 60
do	do	do	do	6 00	244 04
do	do	do	do	15 00	234 00
do	do	do	do	30 00	30 00
do	do	do	do	15 00	2 00
do	do	do	do	9 00	50 00

1872.		1872.		cts,	cts.
do	7.	do J. Beaudry, do	1. Nov.	12 00	35 00
do	7.	do D. Bouillie, do	do	9 00	
do	7.	do Joseph Mathieu, do	do	15 00	
do	7.	do Veuve J. Pâquet, do	do	15 00	
do	7.	do François Dolbec, do	do	5 00	
do	7.	do Veuve O. Abelle, à compte de pension, do	do	5 00	
do	7.	do Olivier Remond, do	do	9 00	
do	7.	do Veuve A. Mathieu, 3 mois de pension, au 1er mai	do	5 00	
do	7.	do Olivier Remond, à compte de pension, au 1er août	do	12 00	
do	7.	do Veuve J. Beaudreau, 3 mois de pension, au 1er courant	do	9 00	
do	7.	do Veuve O. Abelle, 3 mois de pension, au 1er cour.	do	12 00	
do	7.	do do P. Page, do	do	15 00	
do	7.	do do C. Hamelin, do	do	15 00	
do	7.	do Charles Hamelin, do	do	6 00	
do	7.	do Veuve J. Lacoursière, do	do	15 00	
do	7.	do do F. Hamelin, do	do	5 00	
do	7.	do do J. Bouez, do	do	15 00	
do	7.	do Edouard Bourdreau, do	do	30 00	
do	7.	do Olivier Bourdreau, six do	do	15 00	
do	7.	do Veuve J. Bouillie, trois do	do	15 00	
do	7.	do do S. Delisle, do	do	15 00	
do	7.	do do A. Belcourt, do	do	9 00	
do	7.	do do J. Paquin, do	do	5 00	
do	7.	do do Olivier Remond, balance de 3 mois de pension, au 1er courant	do	5 00	
do	7.	do Olivier Remond, à compte de pension, au 1er novembre	do	15 00	
do	7.	do François Dolbec, 3 mois de pension, au 1er août.	do	12 00	
do	7.	do Veuve J. Beaudry, do	do	15 00	
do	7.	do do D. Bouillie, do	do	9 00	
do	7.	do do A. Mathon, do	do	15 00	
do	7.	do do A. Pelcourt, do	do	9 00	
do	7.	do Joseph Mathieu, do	do	9 00	
do	7.	do Veute J. Paquin, do	do	6 00	
do	7.	do do A. Maynard, do	do	15 00	
do	7.	do do S. Delisle, do	do	15 00	
do	7.	do do N. Bouillie, do	do	15 00	
do	7.	do do J. Pâquet, do	do	15 00	
do	7.	do do J. Bouez, do	do	15 00	
do	7.	do do N. Raymond, do	do	15 00	
do	7.	do do H. Lemai, gratification do	do	5 00	
do	7.	do Olivier Remond, à compte de pension, au 1er novembre	do	15 00	
do	7.	do Veuve N. Raymond, 3 mois de pension, au 1er novembre	do	9 00	
do	7.	do Veuve O. Abelle, 3 mois de pension, au 1er nov.	do	12 00	
do	7.	do do P. Page, do	do	6 00	
do	7.	do do T. Dubord, do	do	12 00	
do	7.	do do J. Lacoursière, do	do	30 00	
do	7.	do do J. Boudreau, do	do	15 00	
do	7.	do Olivier Boudreau, do	do		
do	7.	do Charles Hamelin, do	do		

Reçu de J. Bouillie, retenu sur son pilotage, pour 1872..... A reporter..... 3,072 64

FONDS DES PILOTES INVALIDES en compte avec le trésorier de la Maison de la Trinité de Montréal.—*Suite*.
 Dt.

N ^o .	Report.	\$	cts.	Report.	\$	cts.
4.	Veuve J. Bouez, do	15	00			
4.	Banq d'Ep. de la C. et du D., loyer de la boîte au dépôt No. 14, pour l'an finiss. le 1er oct. 1873	15	00			
7.	Veuve F. Hamelin, 3 mois de pension, au 1er novembre	15	00			
7.	Veuve C. Hamlin, 3 mois de pension, au 1er nov.	15	00			
7.	do D. Boullie, do	15	00			
7.	do S. Belisle, do	15	00			
7.	do N. Boullie, do	15	00			
7.	do A. Belcourt, do	15	00			
7.	do J. Beaudry, do	12	00			
7.	do J. Paquin, do	9	00			
7.	do J. Piquet, do	15	00			
7.	Joseph Mathieu, do	9	00			
12.	Edward Bourdreau, do	30	00			
15.	Veuve A. Mathon, do	9	00			
21.	Olivier Remond, balance au 1er novembre, et \$5 en avances, au 1er février	10	00			
26.	François Dolbec, 3 mois de pension, au 1er nov.	15	00			
31.	Frais de perception	200	00			
31.	D. A. Stoddard, \$900 effets du Canada, \$972 00 @ 8% prime, 13 61 Courtaige, @ 6% 4 56	990	11			
	Balance	644	53			
		3,072	64			
						3,072 64
<p style="text-align: center;">ETAT DE FONDS.</p>						
	Bons de la cité de Montréal	\$1,000	00			
	Bons de l'aqueduc do	7,800	00			
	Bons du harre do	3,200	00			
	Bons du gouvernement	4,800	00			
	Effets du Canada	1,620	00			
	Argent entre les mains du trésorier	644	53			
		19,064	53			

E. D. DAVID, Secrétaire.

 ANNEXE No. 3.

 RAPPORT DE LA MAISON DE LA TRINITE DE QUÉBEC POUR L'ANNEE
 FISCALE EXPIRÉE LE 30 JUIN 1872.

Le conseil s'est réuni deux fois la semaine pendant la saison de la navigation, comme il en est requis par la loi, et il a tenu vingt assemblées pendant les mois d'hiver.

Plusieurs affaires venant du gouvernement de la province de Québec et des demandes pour des lots de grève et en eau profonde et ont été soumises au bureau qui a fait rapport sur ces différents sujets.

Une enquête a été instituée par le bureau relativement aux plaintes et à la déposition du patron, du navire *Constance*, faites par l'entremise de M. Henry Fry, contre la Corporation des Pilotes, et l'on a fait un rapport à l'honorable Ministre de la Marine et des Pêcheries.

PROCÉDURES JUDICIAIRES.

Vingt-sept causes, consistant en actions intentées contre les pilotes pour infractions à leur règlements et à ceux du havre, ont été portées devant le bureau et jugées. Dans ces causes, nombre de témoins ont été entendus et leurs dépositions prises par écrit.

SAUVETAGE.

Neuf cas de sauvetage que le bureau a adjugés ont été soumis à son arbitrage,

RÉGLEMENT.

La Maison de la Trinité a passé le 23 février 1872 un règlement approuvé par le gouverneur-général, le 27 mars suivant, lequel décerne des règles plus sévères à l'égard des navires amarrés aux quais, ou mouillés dans le port de Québec, relativement au grément du bâton de foc.

Ce règlement est devenu nécessaire par suite du grand nombre de navires de haut tonnage qui naviguent maintenant dans le fleuve St. Laurent, et le peu d'accidents arrivés aux navires dans le port pendant cette saison, nonobstant l'augmentation dans leur nombre, établit son utilité.

Ce règlement oblige aussi les navires à voiles et à vapeur amarrés aux quais à se munir de passerelle pour la commodité et la sécurité des voyageurs et autres allant à bord ou en revenant.

Un deuxième règlement a aussi été passé le 3 mai 1872 et sanctionné le 1er juin suivant pourvoyant à l'enregistrement, par la Maison de la Trinité, des bateaux employés dans le port de Québec au transport, par affrètement ou autrement, de madriers, de douves, de cendre, farine et autres produits.

Ce règlement pourvoit aussi aux pertes fréquentes et dommages causés par la négligence et l'inconduite des bateliers, et son but est de faciliter les poursuites contre les coupables.

NAVIGATION DU FLEUVE.

OBSTRUCTIONS DANS LE PORT.

On a porté plainte, à plusieurs reprises, au sujet des obstructions qui se trouvent dans le port et en dehors et sur lesquelles on a souvent attiré l'attention du gouvernement. Voici la description des principales.

NIDS D'ANCRÉS.

Il y a cinq nids d'ancre et de chaînes dans le port, lesquels ont été à chaque saison la cause de retards et d'accidents pour les navires, et jamais on a donné à la Maison de la Trinité les moyens de les enlever. Onze navires, savoir :

Le brick *Henry Palmer*,
 La barge *Drysdale*,
 " *Meteor*,
 " *Diodar*,
 " *Ann Fletcher*,
 " *St. Andrew*,
 " *Ragner*,
 " *Nariva*,
 Le navire *Alexander*,
 " *Marion*,

et un autre, dont le nom n'est pas connu, ont perdu leur ancre, suivant le rapport du maître du havre, dans ces nids d'ancre pendant cette saison. Comme quelques uns de ces navires faisaient voile pour leur voyage de retour, ils ont, en conséquence, éprouvé des retards considérables.

NAUFRAGES.

Outre ces nids d'ancre, il y a de plus dans le fleuve en bas de Québec plusieurs navires naufragés qui constituent de sérieux obstacles à la navigation et rendent la manœuvre des vaisseaux dangereuse ce sont :

Le *Preciosa*, près des Piliers,
 " *Annet*, dans la Traverse,
 " *Medina*, près l'île Madame,
 " *Chryseis*, à St. Jean Port-Joly.

Le 12 juillet dernier, la barque *Germania* vint frapper l'*Annet* et fut forcée de revenir à Québec pour décharger sa cargaison et de subir des radoubs qui coûtèrent £900 sterling.

De plus, plusieurs navires

Le *Laurel*,
 Le *Countess*,
 L'*Underwriter*,
 Le *Nelson*, et le
Sailor's Home.

ont depuis l'ouverture de la navigation, perdu des ancre et chaînes dans différents endroits du fleuve en bas de Québec, et si on ne les enlève pas, ils formeront de nouveaux obstacles.

Le St. Laurent étant la grande route vers les lacs et l'ouest, tout le Canada a intérêt à ce qu'il soit libre d'obstacles, et la Maison de la Trinité ne peut, en conséquence, s'empêcher de recommander fortement que l'on prenne des mesures efficaces aussitôt que possible pour remédier à ce dont on se plaint.

PILOTES.

Pendant l'année expiré le 30 juin 1872, six pilotes ont été mis à la retraite et six autres sont morts, ce qui nous donne 229 pilotes disponibles, y compris

- 3 pilotes suspendus temporairement,
- 8 sur la liste des malades,
- 4 ayant charge de steamers, et
- 4 ayant charge de phares et de bateaux-phares.

AMENDEMENTS PROPOSÉS AUX ACTES CONCERNANT LA MAISON DE LA TRINITÉ.

Un cas a été soumis à la Maison de la Trinité au mois d'avril dernier, par la Corporation des Pilotes. On se plaignait de l'incapacité complète, pour cause d'infirmité d'un pilote (Charles Boissel,) incapacité que l'on a remarquée pendant qu'il était à bord de la goëlette No. 3, qui croisait en cas à la recherche de navires venant de la haute mer, mais le bureau n'ayant aucune autorité en cette matière, informa le gouvernement de ce fait par lettre adressée au député du ministre de la Marine et des pêcheries, et recommanda d'amender la loi de façon à donner à la Maison de la Trinité le pouvoir de rayer de la liste les pilotes qui deviendraient incapables de remplir leurs devoirs par suite de maladie ou de quelques défauts physiques ou intellectuel.

La Maison de la Trinité, croyant de plus que les pilotes peuvent devenir plus ou moins incompetents, suivant le temps qu'a duré leur suspension pour oubli de leurs devoirs, recommande aussi d'accorder à cette corporation l'autorité nécessaire pour examiner les pilotes privés temporairement de leurs commissions avant qu'ils ne soient réinstallés dans leurs fonctions.

Dans la lettre de son secrétaire-trésorier en date du 9 janvier 1872, en réponse à une lettre du député du ministre de la Marine et des Pêcheries en date du 28 décembre 1871, la Maison de la Trinité exprimait l'opinion que la corporation avait juridiction sur les épaves ou autres objets recueillis sur les côtes des îles de la Madeleine, mais que vu la distance et les communications difficiles avec ces îles, cette juridiction était inutile et recommandait une modification dans la loi obligeant ceux qui trouvent ces objets de les remettre au maître de havre le plus près et de donner à cet officier les pouvoirs dont est revêtu le maître du havre de Québec en pareil cas.

BUREAU DU HAVRE.

Le capitaine Jesse Dunn Armstrong ayant été mis à la retraite, M. Gourdeau, surintendant des Pilotes, a été nommé maître du havre à sa place.

1002 arrivages de navires dans notre port ont été enregistrés à ce bureau.

Il a été aussi reçu des rapports constatant que les objets suivants ont été recueillis et sauvés dans le port de Québec :

Bois à la dérive.....	730 marceaux.
Embarcations	29
Chaînes et ancres.....	3

Le bureau a aussi reçu et enregistré les rapports de trente-six avaries, et copies de ces rapports ont été expédiés au département de la Marine et des Pêcheries.

BUREAU DU SURINTENDANT DES PILOTES.

M. John Smith a été nommé surintendant des pilotes à la place de M. Gourdeau, nommé maître du havre.

Les apprentis-pilotes ont fait deux voyages pour étudier le chenal nord de la rivière St. Laurent, sous la direction du surintendant des pilotes.

Rapports reçus des pilotes et déposés à ce bureau :

Pilotages de navires remontant le fleuve.....	1,288
do " en descendant.....	1,167

FONDS DES PILOTES INVALIDES.

Nombre des pensionnaires du fonds, le 31 décembre 1871 :—

Pilotes invalides ..	39
Veuves de pilotes.....	92
Enfants de pilotes	40

Total..... 171

Nombre de pilotes secourus 12

Recettes totales du fonds pendant l'année expirée le 31 décembre 1871 :—

Droits de tonnage	\$7,128 06
Capitaux et intérêts sur prêts.....	5,873 81
Amendes.....	62 00

Total..... \$13,063 87

Dépenses du fonds.

Pensions	\$10,398 07
Secours	659 46
Déboursés.....	619 36
Placements.....	2,207 30

Total \$13,884 19

Etat du fonds, 31 décembre 1871.

Deniers prêtés	\$58,414 02
Intérêts dus	811 01
En caisse	2,318 69

\$61,544 62

A déduire, arrérages de pensions..... 309 82

Total 61,234 80

RECETTES ET DÉPENSES DE LA MAISON DE LA TRINITÉ DE QUÉBEC, PENDANT L'ANNÉE EXPIRÉE LE 30 JUIN 1872.

Recettes.

Montant reçu du trésor public par l'entremise du département de la marine et des pêcheries.....	\$7,793 00
Produit de la vente de bois non réclamés, des honoraires dans les poursuites devant la Maison de la Trinité, etc	64 00

Total :..... \$7,857 01

Dépenses.

Salaires des officiers et employés de la Maison de la Trinité.....	\$6,616 43
Dépenses contingentes.....	649 42
Bureau du havre.....	395 15
	<hr/>
Versé au receveur-général.....	\$7,661 00
	196 01
	<hr/>
Total	\$7,857 01

MAISON DE LA TRINITÉ, QUÉBEC,
22 octobre 1872.

A. LEMOINE,
Secrétaire-Trésorier.

ANNEXE 3.—ETAT des deniers reçus et payés par la Maison de la Trinité de Québec, pour le compte de fonds des pilotes invalides de Québec, pend. l'an. 1872.

RECETTES.		\$	cts.	\$	cts.
Percentage des contributions des pilotes				7,930	35
Capital payé et intérêt sur prêts reçu.....				5,053	30
Amendes				100	00
				13,083	65
DÉPENSES.					
Pensions				10,762	41
Secours.....				636	00
Pailements divers.....				505	62
				11,904	03
PERSONNES SECOURUES A MÊME LE FONDS.					
	Pilote.....			24	00
Jos. Mercier,	„			96	00
Henri Gauthier,	„			24	00
L. N. Morency,	„			8	00
J. Giroux,	„			12	00
M. Mercier.,	„			96	00
L. Cinq-Mars,	„			96	00
Pierre Gourdeau,	„			48	00
Alexis Roy,	„			36	00
Ed. Rousseau,	„			96	00
Isaac Forbes,	„			48	00
Féréol Bourget,	„			52	00
Ed. Demers,	„				
				636	00
PENSIONNAIRES A LA CHARGE DU FONDS.					
	<i>Pilotes invalides.</i>				
D'Amour, J. S.		120	00		
Lapointe, F. J.		120	00		
Faradis, N.		120	00		
Adam, J. E.		96	00		
Benville, R.		96	00		
Boucher, A.		96	00		
Caron, F.		96	00		
Caron J. B.		96	00		
Chamberland, A.		96	00		
Charest, P.		96	00		
Charest, V.		96	00		
Cinq-Mars, L.		96	00		
Côté, F.		96	00		
Curodeau, F.		96	00		
Dion, C.		96	00		
Fournier, G.		96	00		
Fournier, M.		96	00		
Gaulin, J. B.		96	00		
Genest, A.		96	00		
Genest, J.		96	00		
Gourdeau, J.		96	00		
Gourdeau, P.		96	00		
Lapointe, J.		96	00		
Lavoie, J.		96	00		
Lemieux, L.		96	00		
Ménard, F. X.		96	00		
Morin, M.		96	00		
Nadeau, F.		96	00		
Pâquet, P.		96	00		
Pelletier, F.		96	00		
Pelletier, J.		96	00		
Plante, G.		96	00		
Pouliot, P.		96	00		
Roussel, A.		96	00		
Roy, A.		96	00		
				3,432	00

A reporter

ANNEXE 3.—ÉTAT des deniers reçus et payés par la Maison de la Trinité de Québec pour le compte du fonds des Pilotes, etc.—*Suite.*

	\$ cts.	\$ cts.
<i>Report</i>		
<i>Pilotes invalides.—Suite.</i>		
Roy, J. L.	96 00	
Smith, M.	96 00	
St. Pierre, C.	96 00	
Vaillancourt, E.	96 00	
Vézina, O.	96 00	
Vézina, M.	96 00	
Vézina, O.	96 00	
Forbes, J.	80 00	
Côté, R.	40 00	
Lapierre, Denis J.	40 00	
		4,104 00
<i>Veuves de Pilotes.</i>		
Veuve Adam, C. J.	80 00	
„ Asselin, J. B.	80 00	
„ Asselin, L.	80 00	
„ Asselin, L. (M.L.)	80 00	
„ Baquet, F.	80 00	
„ Blanchette, L.D.	80 00	
„ Bernier, G.	80 00	
„ Bouchard, M.	80 00	
„ Caron, G.	80 00	
„ Chevalier, Ed.	80 00	
„ Couillard, F.	80 00	
„ Crépeau, P.	80 00	
„ Desrosiers, J.	80 00	
„ Dick, J.	80 00	
„ Dion, J.	80 00	
„ Doiron, A.	80 00	
„ Dumas, Chryst.	80 00	
„ Dumas, J.	80 00	
„ Dunford, T.	80 00	
„ Fournier, J.	80 00	
„ Glynn, D.	80 00	
„ Gourdeau, P.	80 00	
„ Irvine, W.	80 00	
„ Koenig, C. F.	80 00	
„ Lachance, O.	80 00	
„ Langelier, F.	80 00	
„ Langlois, J.	80 00	
„ Langlois, L.	80 00	
„ Langlois, P.	80 00	
„ Lapointe, A.	80 00	
„ Lapointe, F.	80 00	
„ Laroche, J. B.	80 00	
„ Lavoie, A., L. M.	80 00	
„ Lavoie, A., U. S.	80 00	
„ Lavoie, H.	80 00	
„ Lévesque, F.	80 00	
„ Marcoux, J.	80 00	
„ Marticotte, H.	80 00	
„ Mercier, J.	80 00	
„ Michaud, A.	80 00	
„ Normand, P.	80 00	
„ Ouellet, A.	80 00	
„ Ouellet, E.	80 00	
„ Petitgrew, D.	80 00	
„ Pineau, B.	80 00	
„ Pouliot, Paul.	80 00	
„ Plante, J. M.	80 00	
„ Rioux, F.	80 00	
„ Roy, Desjardins J.	80 00	
„ Ruelle, J.	80 00	
<i>A reporter</i>	4,000 00	4,264 00

ANNEXE 3.—ETAT des deniers reçus et payés par la Maison de la Trinité de Québec pour le compte du fonds des pilotes, etc.—*Suite.*

		\$	cts.	\$	cts.
<i>Report</i>		4,000	00	4,264	00
<i>Veuves de Pilotes.—Suite.</i>					
Veuve	Simpson, F.	80	00		
"	Simuson, J.	80	00		
"	St. Amand, O.	80	00		
"	Amiot, W.	64	00		
"	Blouin, P.	64	00		
"	Bossinot, F.	64	00		
"	Campbell, J.	64	00		
"	Côté, C.	64	00		
"	Desnoyers, F.	64	00		
"	Desrosiers, P.	64	00		
"	Lachance, P. P.	64	00		
"	Leclerc, F.	64	00		
"	Pelletier, M.	64	00		
"	Reilly, J.	64	00		
"	Royer, A.	64	00		
"	Gauthier, H.	60	00		
"	Ballantyne, P.	48	00		
"	Chassez, Z.	48	00		
"	Chouinard, C. W.	48	00		
"	Dandurand, J.	48	00		
"	Fortin, J.	48	00		
"	Keable, A.	48	00		
"	Morency, G.	48	00		
"	Rioux, M.	48	00		
"	Royer, F.	48	00		
"	Rouleau, P.	48	00		
"	Servant, J. B.	48	00		
"	Verrault, H.	48	00		
"	Blanchet, Z.	40	00		
"	Cavenagh, M.	40	00		
"	Caron, F.	40	00		
"	Côté, M.	40	00		
"	Fortier, A.	40	00		
"	Langlois, L.	40	00		
"	Lapierre, P.	40	00		
"	Lapointe, P.	40	00		
"	Michaud, P.	40	00		
"	McNeil, T.	40	00		
"	Plante, G.	40	00		
"	Raimond, A.	40	00		
"	Simard, R. E.	40	00		
"	Thivierge, L.	40	00		
				6,204	00
<i>Enfants de Pilotes.</i>					
	Chasseur, Abraham (aliéné)	48	00		
Enfant de	D. Charest, (David) infirme	48	00		
"	H. Couillard, infirme	48	00		
"	L. N. Morency	40	00		
"	R. E. Simard	40	00		
"	Turgeon, C. E.	40	00		
"	D. Charest (Gervais) infirme	32	00		
"	Gourdeau, J. (infirme)	30	00		
"	Petitgrew, W. (2)	50	00		
"	Côté, A.	24	00		
"	Boutin, T. (infirme)	24	00		
"	Toussaint, P. (infirme)	24	00		
"	Baquet, P. (infirme)	20	00		
"	Dupuis, F. (infirme)	20	00		
"	Forbes, P. (infirme)	20	00		
"	Fortin, C. (infirme)	20	00		
"	Fortin, N. (infirme)	20	00		
"	Gauthier, H. (infirme)	20	00		
<i>A reporter</i>		568	00	10,468	00

ANNEXE 3.—ETAT des sommes d'argent reçues et payées par la Maison de la Trinité de Québec pour le compte du fonds des pilotes, etc.—*Suite.*

	\$ cts.	\$ cts.
<i>Report</i>	568 00	10,468 00
<i>Enfants des Pilotes.—Suite.</i>		
Enfant de Jahan, J., (invalide).....	20 00	
„ McNeil, N. (invalide) (2).....	40 00	
„ Lavoie, E. (3 invalides) (5).....	96 00	
„ Pouliot, J. (invalide).....	16 00	
„ Turcotte, M. (2 invalides).....	32 00	
„ Garneau, P. (5).....	80 00	
„ Pineau, B. (invalide).....	12 00	
„ Raymond, J. (3).....	30 00	
		894 00
SITUATION DU FONDS.		
		11,362 00
Deniers prêtés.....		57,089 54
Intérêts dus par diverses personnes.....		282 32
En caisse.....		3,498 31
		60,870 17
A déduire, arrérages de pensions dus maintenant.....		457 97
		60,412 20

A. LEMOINE,

Sec.-Trésorier.

(E. E.)

MAISON DE LA TRINITÉ,

QUÉBEC, 31 décembre 1872.

Examiné,

VITAL TÊTU,

Maître.

ANNEXE 3.—Le fonds des pilotes invalides de Québec en compte courant
Dt.

1872.	<i>Pour les pensions suivantes et secours payés durant l'année 1872 :—</i>	\$	cts.
	Pour arrérages de pensions le 31 décembre 1871.....	86	12
	Montant de la liste de pensions pour le trimestre expirant le 31 janv. 1872.....	1,601	22
	do do do 30 avril 1872.....	2,666	53
	do do do 31 juil. 1872.....	2,709	89
	do do do 31 oct. 1872.....	2,598	65
	Secours durant l'année 1872.....		10,762 41
			636 00
	<i>Pour les sommes suivantes payées:—</i>		
	Payé à A. Côté et Cie. pour impression de formules et publication de l'état annuel du fonds dans le "Journal de Québec".....	42	38
	A J. J. Foote pour publication de l'état du fonds dans le "Morning Chronicle" de Québec.....	23	24
	Octroi annuel au Secrétaire-Trésorier pour un commis devant l'aider dans la perception et la distribution du fonds des pilotes invalides.....	440	00
	Balance		505 62
			3,498 81
			15,402 84

Attesté sur serment comme étant exact et vrai, ce 2 Janvier 1873.

(Signé,) J. GREAVES CLAPHAM, J. P.

Balance examinée en mains, trois mille quatre cents quatre-vingt dix-huit piastres et trente-et-un centins.

(Signé,) VITAL TÊTU,
Maître.

avec A. LeMoine, écr., secrétaire-trésorier de la Maison de la Trinité de Québec.

Av.

	\$	cts.	\$	cts.
1872. Balance entre les mains du secrétaire-trésorier le 31 décembre 1871.....			2,318	69
<i>Capital et Intérêt reçus des personnes suivantes durant l'année 1872 :—</i>				
De la corporation de Québec, une année d'intérêt sur \$9,000, au 1er juillet 1872	630	00		
Syndics du chemin de Québec, une année d'intérêt sur \$22,800, au 1er juillet 1872	1,368	00		
Commissaires du havre de Québec, une année sur \$1,000, au 1er janvier 1871	60	00		
Succession P. Boisseau, une année d'intérêt sur \$2,600, au 26 janvier 1872	156	00		
Syndics de l'église St. André, une année d'intérêt sur \$2,000, au 17 novembre 1871	120	00		
Puissance du Canada, une année d'intérêt sur \$16,400 au 30 septembre ..	984	00		
A. Marmen, 2 ans d'intérêt sur \$260, au 20 mars 1871	28	80		
A. Fournier, une année d'intérêt sur \$1,200, au 27 janvier 1872	72	00		
Joseph Pouliot, une année d'intérêt sur \$100, au 12 décembre 1872	6	00		
Antoine Lapointe, une année d'intérêt sur \$100, au 20 novembre 1872 ..	6	00		
La Banque Nationale à compte du dépôt spécial	1,500	00		
Henri Gauthier, balance de sa dette	16	00		
J. B. Turgeon, balance de son obligation au 6 mars 1866..... \$100 00				
Treize mois d'intérêt, au 1er juillet 1872	6	50		
	106	50		
			5,053	30
<i>Amendes.</i>				
Montant reçu durant l'année 1872			100	00
<i>Droits de tonnage.</i>				
Montant durant l'année 1872			7,930	35
			15,402	34

(E. E.)

MAISON DE LA TRINITÉ, QUÉBEC,
31 décembre 1872.

(Signé)

A. LEMOINE,

Secrétaire

ANNEXE 3.—DÉPENSES de la Maison de la Trinité, Québec, durant l'année expirée au 30 juin.

A QUI PAYÉ.	SERVICE.	\$	cts.	\$	cts.	\$	cts.
A. LeMoine.....	Douze mois de salaire comme secrétaire-trésorier.....	1,600	00				
A. Lindsay.....	do do assistant-trésorier.....	1,200	00				
J. D. Armstrong.....	do do maître de havre.....	1,333	34				
F. Gourdeau.....	Deux do do.....	266	66				
do	do do surintendant des pilotes.....	1,000	00				
John Smith.....	do do do.....	200	00				
V. Tétin.....	do do maître.....	1,000	00				
P. Chastigny.....	do do messenger.....	120	00				
J. Eden.....	do do maître de havre à Gaspé.....	114	59				
J. Cassidy.....	do do do Amherst.....	45	84				
P. Chastigny.....	Allocations pour pension et autres dépenses.....	171	39				
C. Sullivan.....	Salaire comme assistant.....	363	15				
Penny, Wilson et Cie.....	Abonnement au <i>Montreal Herald</i>	6	00				
G. St. Pierre.....	do <i>Courrier de Rimouski</i>	3	00				
SC. F. Langlois.....	do <i>Official Gazette</i>	5	00				
M. Carotte et Lévy.....	Deux exemplaires du <i>Québec Directory</i>	3	00				
do	Un do.....	1	50				
Middleton et Dawson.....	Papeterie.....	9	73				
J. J. Foote.....	Impressions, etc.....	22	80				
Duvernay Frères.....	Abonnement à <i>La Mineure</i>	12	00				
Bouchard et Gorties.....	Impressions et reliure.....	18	22				
R. Alleen.....	Services professionnels.....	187	00				
R. Blakeston.....	Pavillon pour le bureau du havre.....	6	00				
LaFrance et Cie.....	Pour nettoyer les cartes.....	6	00				
A. Jolivet.....	Enseigne.....	18	00				
D. Morgan.....	Vêtements pour l'assistant maître.....	26	00				
J. E. Giguère.....	Nettoyage de poêles, etc.....	7	10				
T. Pampalon.....	Travail, voiturage, etc.....	12	52				
M. Côté.....	Réparations au bureau.....	17	24				
Imprimeur de la Reine.....	Statuts de la province de Québec.....	5	00				
L. B. St. Michel.....	Divers ouvrages.....	4	25				
Livernois et Bienvenu.....	Photographie de E. B. Lindsay, ci-devant greffier de la maison de la Trinité.....	15	00				
J. Vandy.....	Vêtements pour le messenger.....	30	00				
C. Hareux.....	Impressions, reliure, etc.....	18	30				
A. Côté.....	Impressions, etc.....	76	37				
	Total.....			7,925	00		

W. M. SMITH, Député du ministre de la Marine et des Pêcheries.

DÉPARTEMENT DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES,
OTTAWA, 1er janvier 1873.

APPENDICE No. 4.

RAPPORT DE L'AGENT DE LA SUCCURSALE DU DÉPARTEMENT DE LA
MARINE ET DES PÊCHERIES A QUÉBEC, POUR L'ANNÉE EXPIRÉE
LE 30 JUIN 1872.

DÉPARTEMENT DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES,
AGENCE DE QUÉBEC,

25 novembre 1872.

Honorable P. MITCHELL,
Ministre de la Marine et des Pêcheries,
Ottawa.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous transmettre le rapport annuel de cette agence du département, pour l'année fiscale expirée le 30 juin 1872.

Le service de cette agence a constamment augmenté depuis mon dernier rapport annuel. La construction d'un si grand nombre de nouveaux phares et de sifflets d'alarme, en outre de ceux qui sont déjà en opération, et l'administration des vapeurs fédéraux, bouées et balises, établissements de secours pour les marins en détresse, de la police de rade et de marine pour la protection des pêcheries, et toutes les autres matières qui peuvent se présenter ici, ont activement occupé le personnel de cette agence du département.

Les observations se rapportant aux divers services sont placées sous leurs titres respectifs.

PHARES, SIFFLETS D'ALARME, DÉPÔTS DE PROVISIONS, BOUÉES ET
BALISES:

Le district qui relève de cette agence commence à Portneuf, 45 milles en amont de Québec, et s'étend à l'île de Belle-Ile, aux détroits de Belle-Ile, y compris le Labrador, et une partie des côtes de Terre-Neuve, des îles de la Madeleine, la Baie de Gaspé et la Baie des Chaleurs, et comprend 39 phares; maintenant en état de service, trois sifflets d'alarme, huit canons d'alarme, cinq phares flottants, 51 bouées et 53 balises, sept dépôts de provisions et 15 nouveaux phares et sifflets d'alarme en voie de construction.

J'ai été assisté durant une partie de la saison par le capitaine John Smith, surintendant des phares, qui a de l'expérience et une connaissance parfaite des besoins de ce service; mais lors de sa nomination comme surintendant des pilotes, ses fonctions ont été réparties parmi le personnel régulier de l'agence. M. E. Buteau s'est occupé des comptes et registres des phares, les alimentant de tous les approvisionnements nécessaires, etc. M. Blanchet, teneur de livres, s'est rendu généralement utile, et les capitaines Marmen et Gourdeau ont inspecté les différents phares, livré les approvisionnements, posé et enlevé les bouées, etc. M. Barbour, mécanicien-en-chef et ses aides ont été fort utiles pour réparer les machines et les tenir en bon ordre, ainsi que M. Carroll, mécanicien du vapeur *Druid*.

Les deux vapeurs étaient surchargés lors de leur voyage pour aller transporter des approvisionnements, et comme le nombre des phares a considérablement augmenté, il est nécessaire que l'on fasse deux voyages par saison; les deux vapeurs pourront ainsi faire tout l'ouvrage en prenant chaque fois un chargement moindre pour leurs diverses destinations, et l'on pourrait faire ainsi deux inspections annuellement. On pourrait par ce moyen fournir tous les approvisionnements nécessaires pour les différents phares qui pourraient faire défaut lors du premier voyage.

L'huile a été fournie par MM. F. A. Fitzgerald et Cie.; elle était de bonne qualité, donnait une clarté très-vive et était en même temps économique. Je dois aussi signaler une grande amélioration dans la qualité des mèches et cheminées de lampe, qui nous ont été fournies par L. E. Chanteloup, de Montréal, et M. Vallerand, de Québec. Les cheminées résistent mieux à la chaleur des lampes que celles que l'on nous fournissait jusqu'à présent, et se brisant en moins grand nombre. On a pu réaliser ainsi une économie considérable.

Les sifflets d'alarme ont rendu les plus grands services aux navigateurs. Leurs avantages ont été maintes fois reconnus par les pilotes et les capitaines de navire qui, lors des grandes brumes et des tempêtes de neige, se tenaient sur le pont de leurs navires dans la plus grande anxiété jusqu'à ce que le son bienvenu du sifflet ou du canon d'alarme les ait avertis des dangers qu'ils devaient éviter.

Les phares, sifflets d'alarme, entre Portneuf et Cap de Chatte, ont été officiellement inspectés par votre député, William Smith, Ecr., qui a examiné personnellement chaque place et a acquis une connaissance de tous les besoins et de la nature du service, laquelle sera très-précieuse pour le Département en l'aidant à comprendre de suite l'importance des représentations qui pourront être faites par les gardiens ou par moi-même.

Comme vous avez vous-même aussi visité bon nombre des phares du Golfe, y-compris les files de la Madeleine, Anticosti et le Rocher de l'Oiseau, je vois que vous avez, ainsi que votre député, cette connaissance pratique de tous les phares et sifflets d'alarme qui dépendent de votre département, il n'est pas besoin d'avoir autant d'explications, et les devoirs de cette agence du département sont plus faciles à remplir qu'ils ne pourraient l'être, s'il en était autrement.

PHARES ET SIFFLETS D'ALARME.

(Pour description, voir la liste des phares du Canada, Annexe No. 31, du rapport annuel pour l'année fiscale expirée le 30 juin 1872).

PHARE DE PORTNEUF—F. RODRIQUE, GARDIEN.

Les réparations que l'on a ordonnées de faire à la partie inférieure du bâtiment ont été achevées; la tour supérieure est dans un excellent état. Changements opérés dans les lampes: Deux lampes No. 1 de Chanteloup à becs circulaires avec leurs réflecteurs ont remplacé les anciennes lampes à mèche plate dont on se servait auparavant; le feu a été ainsi grandement amélioré à la satisfaction générale. Ce phare consomme environ 200 gallons d'huile par saison.

Deux feux blancs fixes:—Tour supérieure, un, et tour inférieure, deux; lampes No. 1 à bec circulaire, feu catoptrique.

PHARE STE. CROIX,—J. THURBER, GARDIEN.

Ce feu ne donnant pas une lumière suffisante, on a remplacé les anciennes lampes à mèche plate dans la lanterne par deux lampes No. 1 de Chanteloup à becs circulaires et avec leurs réflecteurs, ce qui a grandement amélioré le feu. Il est difficile d'avoir à cet endroit une aussi bonne lumière qu'ailleurs vu son peu d'élévation et son voisinage des hautes côtes. Le bâtiment du phare a été mis en bon ordre pour plusieurs années à venir.

Consomme environ 120 gallons d'huile par saison. Feu blanc fixe. Deux lampes No. 1 à bec circulaire; feu catoptrique.

PHARE ST. ANTOINE.—J. LAFLEUR, GARDIEN.

On a fait quelques réparations devenues nécessaires à la base de la tour, et deux lampes et réflecteurs No. 1 de Chanteloup ont remplacé les anciennes lampes à mèche plate, et on dit que ces feux valent maintenant ceux qui éclairent le fleuve en quelque endroit que ce soit. Le phare consomme environ 120 gallons d'huile par saison. Feu blanc fixe; deux lampes No. 1 à bec circulaire; feu catoptrique.

PHARE DE LA POINTE ST. LAURENT.—J. CHABOT, GARDIEN.

Les réparations à cette tour que l'on avait autorisées à la dernière saison ont été complétées moyennant \$113, et le bâtiment est maintenant en bon ordre. Consomme environ 180 gallons d'huile par saison. Feu blanc fixe; cinq grosses lampes à mèche plate; feu catoptrique.

PHARE DE BELLECHASSE.—E. THIVIERGE, GARDIEN.

Ce phare demandait des réparations que l'on a exécutées moyennant \$25, et il est maintenant en très bon état. Consomme environ 180 gallons d'huile par saison. Feu blanc fixe ; cinq lampes avec bec mammoth à mèche plate ; feu catoptrique.

PHARE DE LA MONTÉE DU LAC.—E. SIMARD, GARDIEN.

Ce phare est en bon état. Les escaliers et la remise érigés l'an dernier sont d'une grande utilité. Les dépenses pour cette fin se montent à \$384.10. Consomme environ 90 gallons d'huile par saison. Feu blanc fixe ; 2 lampes No. 1 à mèche plate, et une lampe No. 1 à bec circulaire ; feu catoptrique.

PHARE DE L'ÎLE AUX GRUES.—J. PAINCHAUD, GARDIEN.

La tour n'étant pas assez grande pour loger le gardien et sa femme, on a érigé un petit bâtiment adjacent qui a coûté \$58.89 et a donné un local confortable. Le phare consomme environ 220 gallons d'huile par saison. Feu blanc fixe ; cinq lampes avec bec mammoth à mèche plate ; feu catoptrique.

PHARE DES PILIERS.—D. BABIN, GARDIEN.

On n'a fait aucune amélioration à ce phare durant cette saison, mais quelques légères réparations deviendront bientôt nécessaires. On a donné une nouvelle embarcation au gardien pour remplacer l'ancienne qui ne pouvait plus servir. Elle coûte \$30. Consomme environ 350 gallons d'huile par saison. Feu blanc tournant, faisant sa révolution en une minute et demie ; 15 lampes No. 1 avec bec à mèche plate ; feu catoptrique.

BATEAU-PHARE SUPÉRIEUR DE LA TRAVERSE.—CAPITAINE M. DECHEPPE.

Ce vaisseau a été mis à son poste au mois d'octobre et répond bien au but de sa destination, qui est de venir au secours des navires dans la traverse. Il ne put, à cause des froids excessifs du 28 et 29 novembre dernier, atteindre ses quartiers d'hiver près de Québec, et il fut obligé de se rendre aux Eboulements où il passa l'hiver.

Ce vaisseau a été gréé pour ce service aussi bien qu'on a pu le faire à cet endroit moyennant 269.76. Il faudra lui faire d'autres réparations le printemps prochain. Consomme environ 50 gallons d'huile par saison. Deux lanternes dioptriques à la tête du haut mât. Feu blanc fixe—l'un s'élève à huit pieds au-dessus de l'autre ; la cloche est sonnée pendant les brumes et les tempêtes de neige.

BATEAU-PHARE INFÉRIEUR DE LA TRAVERSE.—CAPITAINE J. GOURDEAU.

Ce vapeur, pour la même cause que le précédent, a été se réfugié, le 29 novembre, aux Eboulements, où il passa l'hiver. Il lui fallait de légères réparations qui ont coûté \$72.74. On l'a approvisionné d'une nouvelle chaîne et d'appareils de sauvetage. Il faudra le calfater et le peindre le printemps prochain. Consomme environ 200 gallons d'huile de poisson par saison. Deux feux blancs fixes placés à quatre pieds d'élévation l'un de l'autre ; 16 lampes à mèche plate pour l'huile de poisson ; la cloche est sonnée durant les brumes et les tempêtes de neige.

PHARE DE LA GROSSE-ÎLE, KAMOURASKA.—F. ROY DESJARDINS, GARDIEN.

On a fait des améliorations considérables à ce phare qui était défectueux, parce qu'il n'était pas bien aménagé. On se servait auparavant de sept lampes mammoth à mèche plate, quatre en bas et trois en haut ; trois ont été remplacées par des lampes No. 1 de Chanteloup à bec circulaire, ce qui en porte le nombre à six au lieu de sept, et on les a disposées de manière à améliorer considérablement le feu. On a fait des réparations devenues nécessaires pour un montant de \$53.50. Consomme environ 230 gallons d'huile par saison. Feu blanc fixe ; quatre lampes mammoth avec bec à mèche plate et deux lampes No. 1 à bec circulaire ; feu catoptrique.

PHARE DES GROS PÈLERINS.—J. C. MARQUIS, GARDIEN.

Les réparations nécessaires et autorisées à ce phare ont été exécutées d'une manière satisfaisante. Bien que l'on eut octroyé la somme de \$260 pour ces réparations, elles n'ont coûté que \$238.60, et tout est maintenant en bon état. Ce phare consomme environ 80 gallons d'huile par saison. Feu blanc fixe dioptrique de 4e ordre. Une lampe avec bec mammoth à mèche plate.

PHARE DU POT A L'EAU-DE-VIE.—J. B. PICARD, GARDIEN.

Les réparations nécessaires à ce phare ne seront exécutées qu'après la présente année fiscale; on n'a dépensé jusqu'à présent que \$18.20. Elles seront bien moins coûteuses qu'on ne le croyait d'abord. La tour et le phare sont en bon état. La consommation de l'huile par saison est de 70 gallons. Feu blanc fixe dioptrique de 4e ordre. Une lampe avec bec mammoth à mèche plate.

PHARE DE L'ÎLE ROUGE.—E. FRASER, GARDIEN.

Ce phare a été mis en bon ordre moyennant \$57.30. Consomme environ 700 gallons d'huile par saison. Feu rouge fixe; 24 lampes No. 1 avec becs à mèche plate; feu catoptrique.

BATEAU-PHARE ET SIFFET D'ALARME DE L'ÎLE ROUGE.—CAPITAINE J. LEVESQUE, GARDIEN.

Ce bateau, solidement construit en fer, a été d'une grande utilité depuis qu'il stationne ici, et on a entendu distinctement le sifflet d'alarme à 17 milles de distance. Lors de l'extrême froid du 29 novembre dernier, il fut surpris par la glace près de St. Laurent, en remontant, et il chassa sur son ancre jusqu'à ce qu'il s'attachât au fond; mais son gros câble s'étant brisé, il dut lutter contre la glace jusqu'à ce qu'il fut remorqué à ses quartiers d'hiver, au Foulon, par le vapeur *Napoléon III*. Le capitaine de ce navire aussi bien que ceux des deux phares flottants de la traverse ont fait preuve de beaucoup d'habileté pour sauver leurs bateaux respectifs, alors que tant de navires de valeur ont été abandonnés dans les glaces. Le bateau a perdu son ancre ainsi que 45 brasses de chaîne du modèle dit Trotman; et on n'a pu encore les retrouver. On a dû en acheter une autre moyennant \$354.45. Le phare consomme environ 350 gallons d'huile par saison. Feu blanc fixe; six lampes No. 2 à bec circulaire; feu catoptrique. Le sifflet d'alarme se fait entendre durant dix secondes par minute.

PHARE ET CANON D'ALARME DE L'ÎLE VERTE.—G. LINDSAY, GARDIEN.

Ce phare est l'un des plus importants qui se trouvent au Canada; il a été construit en 1844 et il a rendu depuis un immense service à la navigation. Il est situé presque vis-à-vis le phare flottant de l'Île Rouge. Comme il se trouve un canon d'alarme, il faut un approvisionnement considérable de poudre, vu que l'on tire le canon toutes les demi-heures durant la brume et les tempêtes de neige qui sont fréquentes. Tout est dans un bon état de service et de conservation, et il n'a pas été nécessaire de faire des réparations depuis plusieurs années. La consommation de l'huile par saison est de 400 gallons et celle de la poudre de 3000 livres. Feu blanc pure; 13 lampes No. 1 avec bec à mèche plate; feu catoptrique. On tire le canon toutes les demi-heure durant la brume et les tempêtes de neige.

PHARE ET CANON D'ALARME DE BIQUET.—J. F. BÉCHARD, GARDIEN.

On a dû faire des réparations à cette tour pour le montant de \$65.48. Il y a aussi un canon d'alarme à cette station. Il consomme environ 500 gallons d'huile par saison et 1500 livres de poudre. Feu blanc faisant sa révolution en deux minutes; 21 lampes No. 1 à becs plats; feu catoptrique. On tire le canon toutes les demi-heures durant la brume et les tempêtes de neige.

PHARE DE LA POINTE-AU-PÈRE.—D. LAWSON, GARDIEN.

On a dû dépenser \$50 pour creuser un puits qui était nécessaire. Il faudra peindre l'édifice l'année prochaine. Le phare consomme environ 220 gallons d'huile par saison et 500 livres de poudre. Feu blanc fixe; cinq lampes à becs plats mammoth; feu catoptrique.

PHARE ET CANON D'ALARME DE LA POINTE DES MONTS.—P. POULIOT, GARDIEN.

(A résigné depuis).

La tour et les bâtiments sont dans un excellent état et n'ont pas nécessité de réparations depuis quelque temps. L'état continu de mauvaise santé du gardien actuel devra amener bientôt un changement. Le phare consomme environ 500 gallons d'huile par saison et 700 livres de poudre. Feu blanc fixe; 17 becs No. 1 à mèche plate; feu catoptrique. Le canon est tiré toutes les deux heures durant la brume et les tempêtes de neige.

PHARE DU CAP-CHATTE.—J. ROY, GARDIEN.

Cette lumière qui est tournante a bien opérée depuis qu'elle a été allumée pour la première fois. On a autorisé l'érection d'une remise à l'huile durant la saison prochaine. Le gouvernement a acheté le terrain sur lequel se trouve le phare ainsi qu'une partie du terrain avoisinant. Il sera nécessaire de dépenser un certain montant pour construire des chemins, améliorer le débarcadère et enlever le gazon à l'entour des bâtiments, etc. Le phare consomme environ 500 gallons d'huile par saison. Feu blanc à éclats toutes les 30 secondes; six lampes No. 1 à bec circulaire; feu catoptrique.

PHARE DE L'ILE-AUX-ŒUFS.—P. COTÉ, GARDIEN.

Ce bâtiment n'est pas terminé. Il faut des supports pour la lanterne. L'appareil tournant fonctionne bien. La lumière est excellente et les capitaines de navire en sont fort satisfaits. Il faut une embarcation au gardien pour communiquer avec les navires passants lorsque cela est nécessaire et pour venir à leur secours lorsqu'ils sont en détresse. On a autorisé l'achat. Le phare consomme environ 300 gallons d'huile par saison. Feu blanc tournant; éclats toutes les minutes et demie; quatre lampes No. 1 à bec circulaire; feu catoptrique.

PHARE DE LA RIVIÈRE MADELEINE.—P. SAVAGE, GARDIEN.

On dit que cette nouvelle lumière est très-puissante et est visible à une grande distance. L'appareil tournant fonctionne bien. Le phare consomme environ 300 gallons d'huile par saison. Feu tournant rouge et blanc, avec éclats alternativement rouge et blanc, toutes les quatre minutes, deux minutes s'écoulant entre chaque éclat; quatre lampes rondes No. 1; feu catoptrique.

PHARE DES SEPT ILES.—A. RIVERIN, GARDIEN.

Ce phare n'a pas donné satisfaction depuis qu'il a été construit, et il a donné lieu à beaucoup d'anxiété. Il a été brûlé lors de l'explosion de l'une des lampes. Aucun feu n'y est maintenant allumé.

PHARE ET CANON D'ALARME DU CAP DES ROSIERS.—A. TRUDEAU, GARDIEN.

Ce phare est en bon état. On a dépensé \$20.10 pour quelques réparations nécessaires. Il consomme environ 220 gallons d'huile et 1500 livres de poudre par saison. Feu blanc fixe dioptrique de premier ordre; cinq lampes à bec mammoth à mèche plate. Le canon est tiré toutes les heures durant la brume et les tempêtes de neige.

PHARE ET CANON D'ALARME DE LA POINTE OUEST, ANTICOSTI.—L. MALOUIN, GARDIEN

Ce phare est en bon état. Il consomme environ 220 gallons d'huile et 1200 livres de poudre par saison. Feu blanc dioptrique de second ordre; cinq lampes à becs mammoth à mèche plate. Le canon est tiré toutes les heures durant la brume et les tempêtes de neige.

PHARE DE LA POINTE SUD-OUEST, ANTICOSTI.—E. POPE, GARDIEN.

Ce phare est en bon ordre et n'a pas demandé de réparations. Il consomme environ 500 gallons d'huile par saison. Feu blanc faisant sa révolution toutes les trois minutes; 21 lampes No. 1 avec becs à mèche plate; feu catoptrique.

PHARE DE LA POINTE HEATH, ANTICOSTI.—T. GAGNÉ, GARDIEN.

Ce phare est en bon état et ne demande pas de réparations. Il consomme environ 400 gallons d'huile par saison. Il faudra peindre la tour durant la saison de 1873. Feu blanc fixe ; 17 lampes No. 1 avec becs à mèche plate ; feu catoptrique.

PHARE ET SIFFLET D'ALARME DE LA POINTE-SUD, ANTICOSTI.—D. TÊTU, GARDIEN.

Le phare et le sifflet d'alarme n'ont pas très-bien fonctionné depuis leur construction, vu la difficulté d'obtenir l'alimentation d'eau nécessaire ; mais cet inconvénient n'existe plus et nul doute qu'ils sont maintenant en bon état.

Il faudra un cheval à l'avenir pour charrier le combustible. Le phare consomme environ 1200 gallons d'huile par saison. On ne peut évaluer la consommation du combustible avant la prochaine saison. Feu tournant blanc avec éclats toutes les 20 secondes ; 12 lampes No. 1 à bec circulaire ; feu catoptrique. Le sifflet d'alarme se fait entendre durant la brume ou les tempêtes de neige dix secondes par minute.

PHARE DU BASSIN DE GASPÉ.—J. EDEN, GARDIEN.

Il a une lumière rouge catoptrique en bon ordre. Le phare consomme environ 1200 gallons d'huile par saison. Il y a un bec mammoth à mèche plate avec réflecteur dans une lanterne, placée au haut de l'épave du pavillon qui a une élévation de 30 pieds à l'extrémité du quai Eden.

PHARE FLOTTANT DE GASPÉ, SANDY BEACH.—J. ASCAH, GARDIEN.

Ce navire est d'une grande utilité. On est sous l'impression que si l'une des lumières était blanche au lieu de deux rouges, la blanche serait visible plus au loin que la rouge. L'objection que l'on pourrait confondre la lumière blanche avec un feu allumé sur le rivage n'est pas sérieuse, car les navires qui descendent, ne se guideront pas entièrement d'après la lumière blanche que lorsqu'ils auront aussi aperçu la lumière rouge. Le phare consomme environ 80 gallons d'huile par saison. Ce plan a depuis été adopté et il y a maintenant sur le bateau une lumière blanche et une lumière rouge, la première étant à six pieds au-dessus de l'autre.

PHARE DE PASPÉBIAC.—F. GALLIE, GARDIEN.

Ce phare est en bon ordre et consomme environ 120 gallons d'huile par saison. Feu blanc fixe ; deux lampes No. 1 à bec circulaire et une No. 1 à mèche plate ; feu catoptrique.

PHARE DE LA POINTE CARLETON.—E. LANDRY, GARDIEN.

Ce phare a très-bien fonctionné depuis qu'il a été allumé pour la première fois le 1er juin 1872.

PHARE DES ROCHERS AUX OISEAUX.—J. CHAPMAN, GARDIEN.

Ce phare a donné pleine satisfaction depuis qu'il a été allumé. On éprouve beaucoup de difficulté pour débarquer les approvisionnements. Il faut un autre débarcadère à l'extrémité nord-ouest de l'île. Cette amélioration pourra se faire en minant le rocher qui surplombe en posant une grue avec une boîte attachée au câble de fil de fer. Le haut du rocher se trouve à environ 122 pieds au-dessus du bord de l'eau. Je n'ai pas de doute que si ce plan est adopté, on pourra obtenir un débarcadère à l'une ou l'autre extrémité de l'île en aucun temps, sauf durant les très-grosses tempêtes.

N. B.—Des hommes ont été envoyés par ordre du département pour faire les améliorations nécessaires, dont il sera rendu compte l'année prochaine. Le phare consomme environ 200 gallons d'huile par saison. Feu blanc fixe dioptrique de second ordre ; une lampe à bec circulaire.

PHARE DE L'ILE ANHERST.—WILLIAM CORMIER, GARDIEN.

Cette lumière a bien fonctionné depuis qu'elle a été posée. Ce phare consomme environ 400 gallons d'huile par saison. Feu tournant blanc et rouge, rouge toutes les 30 secondes, blanc toutes les 30 secondes ; quatre lampes No. 1 à bec circulaire ; feu catoptrique.

PHARE AU CAP RAY.—ROBERT RENNIE, GARDIEN.

Ce phare fonctionne bien. Il faudra une embarcation pour le gardien. Le phare consomme environ 1200 gallons d'huile par saison. Feu blanc tournant, faisant sa révolution toutes les deux minutes et un quart, avec éclat toutes les dix secondes ; douze lampes No. 1 avec becs circulaires ; feu catoptrique.

PHARE DE LA POINTE RICHE.—E. ROY, GARDIEN.

Ce phare a bien fonctionné jusqu'à présent et a été aperçu par les navires passant à quinze milles de distance. Il consomme 1200 gallons d'huile par saison. Eclats blancs toutes les 15 secondes ; 12 lampes No. 1 à bec circulaire ; peu catoptrique.

PHARE ET CANON D'ALARME DE FORTEAU.—F. GODIER, GARDIEN.

Tout est en bon ordre. Le phare consomme environ 220 gallons d'huile par saison et le canon d'alarme, 1500 livres de poudre. Feu blanc fixe dioptrique de second ordre, cinq lampes avec bec mammoth à mèche plate. Le canon est tiré toutes les heures durant les brumes ou les tempêtes de neige.

PHARE DU CAP NORMAND.—H. LOCK, GARDIEN.

Ce phare a été éteint depuis le mois de novembre dernier. Aussitôt que la navigation le permit, une personne compétente fut envoyée pour le mettre en bon ordre, ce qui fut fait aussitôt que possible. Le phare consomme environ 600 gallons d'huile par saison. Feu blanc tournant avec éclats toutes les deux minutes ; six lampes No. 1 à bec circulaire ; feu catoptrique.

PHARE ET CANON D'ALARME DE BELLE ILE.—M. COLTON, GARDIEN.

Ce phare est en bon état. Il faudra remplacer l'ancien canon d'alarme par un nouveau, car l'usage fréquent que l'on en fait le rend peu sûr. Le phare consomme environ 200 gallons d'huile, et le canon 2000 livres de poudre. Feu blanc fixe dioptrique de premier ordre ; cinq lampes avec becs mammoth à mèche plate.

DÉPÔTS DE PROVISIONS.

Ces dépôts confiés aux soins des gardiens de phare et autres, pour les secours des marins en détresse, sont approvisionnés de porc, fleur, pois, thé, sucre, de quelques vêtements et médecines, et sont disposés comme suit :

DÉPÔT DE PROVISIONS DE SHALLOP CREEK, SOUS LES SOINS DE M. B. BRADLEY.

Ce dépôt sera transféré l'an prochain à la pointe sud de l'île d'Anticosti et sera mis sous la surveillance de M. D. Têtu, vu que M. Bradley est mis à la retraite. Les approvisionnements déposés ici pour les marins en détresse comprennent quinze barils de fleur, cinq barils de pois, huit barils de porc, vingt livres de sucre, vingt livres de thé, médecines, douze paires de chaussures, vingt-quatre paires de caleçons, douze paires de pantalons, douze vestons, quatre paires de souliers, quatre paires de raquettes, vingt-quatre paires de chaussettes ; douze casques en fourrures ; douze cache-nez de laine, douze paires de mitaines.

DÉPÔT DE LA BAIE ELLIS, ANTICOSTI, SOUS LES SOINS DU CAPITAINE R. SETTER.

Les approvisionnements se composent de quinze barils de farine, un baril de pois, sept barils de lard, dix livres de thé, quarante livres de sucre, une chaudière en fer, douze tasses de fer blanc, douze plats de fer blanc, une boîte de médecines, douze paires de bottes, douze chemises, vingt-quatre paires de caleçons, douze paires de pantalons, douze vestons, quatre

paires de chaussures, dix paires de raquettes, vingt-quatre paires de chaussettes, douze cache-nez de laine, vingt-quatre paires de mitaines, douze casques en fourrure.

DÉPÔT DE PROVISIONS DE BELLE ISLE, SOUS LES SOINS DE M. MARTIN COTTON.

Les approvisionnements se composent de seize barils de farine, sept barils de pois, sept barils de lard, trente livres de sucre, dix livres de thé.

POINTE SUD OUEST, ANTICOSTI, SOUS LES SOINS DE M. E. POPE.

Au mois de décembre dernier, la barque *Russia* a fait complètement naufrage à cet endroit. L'un des matelots périt; le capitaine et neuf hommes sauvèrent leur vie et M. Pope et sa famille en prirent soin durant cinq mois. Le capitaine Redden parle de la manière la plus élogieuse de l'hospitalité qui leur fut donnée. La plupart des hommes avaient souffert terriblement du froid; leurs blessures furent pansées et tout le confort possible leur fut donné durant les longs mois d'hiver. Les approvisionnements se composent de quinze barils de farine, sept barils de lard, un baril de pois, trente livres de sucre, dix livres de thé, vingt-huit pardessus, quatre casques, huit chemises, cinq cache-nez de laine; quinze paires de caleçons et cinq paires de chaussettes.

DÉPÔTS DE PROVISIONS DE LA POINTE DES MONTS, SOUS LES SOINS DE M. PAUL POULIOT.

Les approvisionnements se composent de dix barils de farine, huit barils de pois et sept barils de lard.

DÉPÔT DE PROVISIONS DE LA POINTE OUEST, ANTICOSTI, SOUS LES SOINS DE
M. L. S. MALOUIN.

Les approvisionnements comprennent six barils de farine, quatre barils de lard, huit barils de pois, six paires de raquettes.

DÉPÔT DE PROVISIONS DE LA POINTE HEATH, ANTICOSTI, T. GAGNÉ, GARDIEN.

Les approvisionnements se composent de deux barils de pois, sept barils de farine, trois barils de lard, dix livres de sucre, dix livres de thé.

BOUÉES.

Ce service comprend cinquante-deux bouées, placées entre l'Île Rouge et le Cap Santé, dans le fleuve St. Laurent, et entre le havre Amherst, Îles de la Madeleine; et le Bassin de Gaspé, dans le fleuve St. Laurent. Ces bouées sont souvent avariées ou entraînées par des bâtiments qui se heurtent sur elles, et il faut veiller attentivement à les remplacer, à les réinstaller ou à les réparer au besoin. L'un des steamers fédéraux stationnés à Québec est chargé de ce soin.

Dans le fleuve, toutes les bouées noires sont sur le côté sud du chenal, excepté celles du plateau de Beaujeu et de l'Île Blanche, qu'on peut passer des deux côtés, et de la pointe aux Vaches près du Saguenay, qui se passe seulement du côté sud. Les bouées rouges sont toutes placées sur le côté nord du chenal. Les bouées blanches et à damier indiquent des rochers ou les extrémités des battures qu'on peut laisser des deux côtés; il faut en excepter les bouées blanches et à damier en vue du Saguenay qui doivent être laissées au nord.

Les bouées vertes indiquent des rochers recouverts d'eau.

Pendant les froids intenses du 28 et du 29 novembre dernier, six bouées ont été enlevées par la glace et ont dû être remplacées au printemps. Une nouvelle bouée tubulaire, faite par M. M. D. et J. McCarthy, de Sorrel, a été mise à la place de l'ancienne pièce de bois servant de bouée à Platon et est visible à une plus grande distance. Une bouée verte a aussi été placée sur la barque *Chryseis* qui a fait naufrage vis-à-vis l'église de St. Jean Port-Joli. La bouée verte à la Grosse Île, posée sur la barque *Glenmore* qui avait fait naufrage a été enlevée depuis que les débris de ce bâtiment ont été enlevés.

LISTE DES NOUVEAUX SIFFLETS D'ALARME A VAPEUR DONNÉS A L'ENTREPRISE ET
CONSTRUITS.

Pointe Gaspé,—donné à l'entreprise.
Iles de la Madeleine,—donné à l'entreprise.
Manicouagan,—Terminé.

POLICE DE RADE ET BUREAU D'ENGAGEMENT DES MATELOTS DE QUÉBEC.

Les comptes et déboursés pour ces services sont aussi sous le contrôle de cette agence. Les rapports des opérations sont faits par R. H. Russell, écuyer, chef de la police de rade et préposé à l'engagement des matelots.

Le préposé à l'engagement des matelots prend aussi soin des marins anglais en détresse.

Le bureau de l'inspection des vapeurs et le bureau des examinateurs des capitaines et seconds siègent dans les bureaux de cette agence.

STEAMERS FÉDÉRAUX.

Ces navires sont chaque année de plus en plus utiles. La construction d'un aussi grand nombre de nouveaux phares, en outre de ceux qui sont déjà érigés dans le fleuve et le golfe St. Laurent, le détroit de Belle Isle, et sur les côtes de Terre-Neuve et du Labrador, à des endroits très dangereux, là ou aucun voilier ne saurait s'aventurer, les phares ayant de fait pour but de les en éloigner, il n'y a que les steamers puissants, commandés par des capitaines prudents et expérimentés, et manœuvrés par de bons équipages, qui devraient faire ce service. Les approvisionnements sont débarqués à Anticosti et aux autres points en chaloupes, montées par six hommes, qui rament durant un ou trois milles depuis l'endroit où le vapeur est obligé de s'arrêter et doivent souvent faire six à dix voyages alors que la mer est très orageuse ; il faut de douze à quatorze hommes fortement constitués et des bonnes chaloupes pour faire ce service. Il est souvent arrivé que la tempête a éclaté soudainement avec un vent très fort soufflant vers la côte et qu'elle augmentait avec une violence telle qu'elle mettait les chaloupes dans l'impossibilité de retourner au navire et les obligeait de s'éloigner au loin afin d'éviter des endroits périlleux, et que souvent plusieurs jours s'écoulèrent avant que le navire put les reprendre à son bord. Il est encore arrivé qu'un voilier, avant que tous les hommes fussent à bord, que la voile et les ancres fussent levées, ait été entraîné parmi les brisants.

En outre de ces importantes fonctions qui les occupent activement, les vapeurs sont aussi fréquemment obligés d'aller porter secours aux navires en détresse dans le golfe, et c'est sur eux que l'on compte dans une grande mesure en ces circonstances critiques pour les sauver ainsi que les personnes à leur bord. On exige des frais raisonnables pour le temps consacré à ce service, et les sommes que l'on perçoit ainsi sont déposées au crédit du receveur-général, et ce revenu suffit souvent pour payer dans une grande mesure les frais de combustible, etc., que l'on consomme annuellement.

Les vapeurs sous le contrôle de cette agence sont le *Napoléon III*, un puissant bâtiment en fer à hélice, construit en 1856 par Messieurs R. Napier et fils, Glasgow, de la force de 300 chevaux, mais qu'on peut porter à 700. Il est d'un tonnage effectif de 494 tonneaux et peut transporter environ 2,000 barils ; sa soute peut contenir 10,000 livres de poudre. Il a été commandé pendant les seize dernières années par le capitaine Eugène Gourdeau, qui est aussi un pilote commissionné pour le fleuve St. Laurent en bas de Québec. Son ingénieur en chef, M. Wm. Barbour, ci-devant de l'établissement de MM. R. Napier et fils, Glasgow, Ecosse, est arrivé dans ce pays en même temps que ce navire, et a rempli cette fonction depuis ce temps. Le pilote, M. Joseph Leblanc, qui a voyagé pendant trente ans à bord de vaisseaux faisant le commerce avec les pays étrangers, et le second pilote, M. Jérôme Lavard, qui est depuis seize ans à bord du vapeur, sont très bien qualifiés pour les fonctions qui leur sont dévolues. Le second mécanicien, M. Thomas Drysdale, est employé depuis plusieurs années et possède un certificat de première classe ; c'est un bon mécanicien. Le reste de l'équipage se compose des marins ordinaires que l'on peut engager ici lorsqu'on en a besoin. Le vapeur *Druid* est en fer à roues latérales, et il a été bâti en 1856 par MM.

Todd et McGregor, de Glasgow. Il est de la force de 170 chevaux, peut prendre environ 1,000 barils et a une soute qui peut contenir 6,000 livres de poudre. Il est commandé par le capitaine Anselme Marmen; qui est employé depuis quatorze ans et est aussi un pilote commissionné pour le bas du fleuve St. Laurent. Le premier mécanicien, M. Stephen Carroll, est employé depuis seize ans et a pour assistant M. Joseph Rolph, un mécanicien et ouvrier de première classe. Le second, M. Jean Landry, est un excellent cabotier ayant vingt-cinq ans d'expérience, dont quatorze ont été passés à bord du vapeur. On se procure à ce port les autres marins dont on a besoin de temps à autre, comme pour le vapeur *Napoléon*.

Voici quel a été le service de ces vapeurs durant la dernière saison :

Mouvements du Vapeur "Napoléon III," 1871.

24 Juillet.—Parti à 4.30 p.m. pour approvisionner les phares dans le Golfe du St. Laurent, le Détroit de Belle-Isle et les côtes du Labrador et de Terre-Neuve.

27 Août.—Revenu, après avoir approvisionné et inspecté les endroits suivant : Sept Isles, Rivière de la Madeleine, Cap Rosier, Pointe Ouest, Pointe Sud, Pointe Sud-Ouest, Pointe Heath, Baie Ellis, Crique Shallop, Anticosti, Rochers aux Oiseaux, Isles de la Madeleine, Cap Ray, Pointe Riche, Forteau, Belle-Isle, Cap Normand et Gaspé, et après avoir remarqué depuis le Bassin de Gaspé, le schooner, américain *Franklin S. Schenck*, capture par le cutter fédéral, *New-England*, commandant D. M. Brown, pour violation de l'Acte des Pêcheries.

5 Septembre.—Parti à minuit pour les Iles Caribou afin de secourir le navire naufragé le *Glenallan*.

9 Septembre.—Revenu à Québec ; il n'était pas possible de dégager le *Glenallan* de sa position.

13 Septembre—A parti pour St. Pierre Miquelon, à 10 a. m. afin de recueillir le navire naufragé *Firth of Clyde*, qui fut mis en lieu de sûreté pour le réparer, vu qu'il ne pouvait être remarqué à Québec dans son état actuel. Parti de St. Pierre Miquelon, le 28 à 5 p. m. Beautemps. A 6.30 p. m., nous nous dirigeons de manière à remonter le chenal entre l'Île St. Paul et le Cap Ray, entre une et deux heures, le lendemain matin, il s'éleva un épais brouillard. Nous réglons la boussole de façon à contrebalancer, sa déviation causée par l'attraction du nouveau bastingage en fer et ralentissons la marche du navire aux trois quarts de sa vitesse ordinaire. A 6 a. m., le 21 courant, il y avait un épais brouillard et la proue du navire alla donner contre un roc à l'extrémité du récif près de l'Île Brulée, Terre-Neuve. Le navire pencha alors à tribord. La mer étant calme en ce moment, il ne fatigua pas beaucoup. Dégagé de cette position, le navire fut dirigé vers un fond mou. L'eau ayant été retirée à l'aide des pompes, l'on découvrit après examen, qu'il existait des voies d'eau, lesquelles furent bouchées. Le capitaine télégraphia alors que l'on n'avait pas besoin de secours. Arrivé à Québec le 27 septembre, il fut conduit au bassin de radoub. Le Capt. Gourdeau rapporte que M. Barbour, premier-mécanicien ainsi que ses assistants, et ces hommes, les seconds et l'équipage ont agi avec jugement, promptitude et courage, en aidant à soustraire le navire à de plus grands dangers.

28 Novembre.—Parti à 12.40 P. M. pour remorquer à leurs quartiers d'hiver les deux phares flottant de la Traverse et ceux de l'Île Rouge et pour ramener le reste des bouées. Le Capitaine Marmen, avait le commandement, à raison de la grave maladie du Capt. Gourdeau. Il reçut instruction de rendre tous les services possibles aux navires sortant du Golfe et pouvant avoir besoin d'assistance.

Voici le—

Rapport du Capitaine Marmen, commandant du Vapeur "Napoléon III."

Parti de Québec, le 28 novembre à 12.40 p. m., avec instruction de M. Gregory, de descendre le fleuve et rendre tous les services possibles aux navires en détresse et aussi de placer les phares flottants en lieu de sûreté. A 3.30 p. m. nous dépassâmes le *Pomona*, l'*Ardmillan*, le *Three Bells* et deux autres navires à voiles. Fort bon vent. Chenal libre de glace,—aucun navire ne requérait de secours—A 5 p. m. nous entrâmes dans la glace, espérant passer à travers et naviguer de nouveau dans les eaux libres de ces glaces. A

mesure que nous avançons la glace devenait plus épaisse. Nous éprouvâmes beaucoup de difficulté à avancer, bien que la force de la vapeur égalât celle de 700 chevaux. Il était presque impossible de conduire le navire qui n'obéissait pas dans la glace aux mouvements qu'on lui imprimait. Impossible de retourner. Nous nous débarrassâmes de la glace en bas des Piliers : il avait soufflé un gros vent de sud-ouest durant toute la journée et ici le vent soufflait du nord-est, avec autant de violence que dans la direction contraire, amoncelant ainsi la glace dans cette partie du fleuve. A 7.45 nous jetions l'ancre en bas du phare de la Traverse inférieure sur le côté nord du chenal, pour être prêt à se porter au secours des navires en haut, au cas d'un changement de temps, laissant au phare flottant le soin de guider les navires dans la Traverse.

29 Novembre.—Mercredi, avant le point du jour, ce matin à la marée, plusieurs gros morceaux de glace sont passés près du vapeur, grand vent du nord-ouest avec de violentes rafales : temps excessivement froid et la glace se formant très vite. Par de navires en vue. Un des phares-flottants fut obligé de lever l'ancre : l'autre lâcha le cable à cause de la trop forte pression de la glace descendant avec la marée. Ne voyant aucun navire nulle part, nous allâmes au secours de deux phares-flottants, lesquels furent remorqués au lieu le plus voisin de sûreté. Les Eboulements. Nous rencontrâmes une quantité considérable de glace dans le chenal nord. Avant de partir pour les Eboulements avec les phares-flottants un homme monta au haut du mât pour signaler les endroits libre de glaces et les navires. De toutes parts, l'on remarquait d'épaisses masses de glace. Nous abandonnâmes les phares-flottants à 10.30 a. m. pour aller au devant d'un navire mâté à trait carré qui nous semblait être dans le voisinage de la Traverse. Nous nous dirigeâmes avec beaucoup de difficulté à travers la glace et autour de l'extrémité Est de l'Île aux Coudres. La glace au chenal sud était tellement massée que le *Napoléon* ne pût aller plus loin. Il nous fallut plusieurs heures pour nous débarrasser des glaces, et en même temps nous étions allés à la dérive environ douze milles. Deux hommes montèrent alors au haut du mât et rapportèrent qu'il voyait le navire ci-devant mentionné, et les glaces de toutes parts, à l'exception d'un endroit près de la rive nord. Le vent violent du nord avait ouvert un petit chenal à cet endroit et nous pûmes l'atteindre, non sans beaucoup de difficulté. Remontant à la Baie St. Paul nous y jetâmes l'ancre : le vent soufflait avec furie, du nord. Le navire était sous vapeur pour le maintenir dans sa position. Nous restâmes ici espérant qu'un changement dans le temps nous permettrait d'aller au secours de navires en détresse, mais au contraire, il fit de plus en plus froid et la glace se formant rapidement, nous empêcha de marcher.

30 Novembre.—Jeudi, nous levons l'ancre avant le point du jour. Temps excessivement froid. La rivière était couverte de vapeur et l'on ne pouvait voir qu'à une courte distance. A 6 a. m. nous partions pour remonter le chenal nord en longeant la rive libre de glace en plusieurs endroits ; les glaces étaient chassées par un fort vent du nord. Nous rencontrâmes d'immenses banquises de glace au Cap Millard et à la Traverse Nord. De violentes rafales, venant de toutes les directions, couvrirent le vapeur d'écume et de glace. A l'extrémité Est de l'Île d'Orléans, nous étions dézagés de glaces plus épaisses, et passâmes à travers les glaces flottantes, presque au bas de la Pointe St. Laurent ou le phare-flottant de l'Île Rouge se trouvait à l'ancre. Le cablot fut attaché avec difficulté. Nous partîmes à toute vitesse pour essayer de nous frayer un chemin à travers de lourdes masses de glace, mais cela fut impossible : le *Napoléon* étant forcé de se mettre en travers fut forcé de couper le cablot et abandonner le phare-flottant. Les mêmes banquises de glace heurtèrent le phare-flottant qui eut son cable d'un pouce et demi brisé et s'en alla à la dérive. Il avait parcouru la distance de six milles lorsque nous l'atteignîmes de nouveau. A 4.30 p. m. nous arrivions à l'anse des Sauvages.

La quantité et la force immenses de la glace que nous avons rencontrée depuis notre départ est quelque chose de tout à fait extraordinaire. Le *Napoléon* a dû à sa grande force de ne pas être compté au nombre des vaisseaux abandonnés dans la glace. Le fonctionnement de ses tuyaux d'alimentation fut embarrassé par la glace et M. Barbour obligé de remplir d'eau la chambre de l'engin pour les condensateurs. Le *Napoléon* sera toujours prêt à aller au secours des navires en détresse, au cas d'un changement dans la température.

(Signé) A. MARMEN, Capitaine.

Novembre 30.—Arrivé à l'Anse des Sauvages à 4.30 p. m., où il fut tenu prêt à partir à tout moment favorable pour porter secours aux navires abandonnés dans la glace en bas. Le 3 décembre, à votre demande et à celle des propriétaires de navires, nous fîmes des préparatifs pour essayer d'aller au secours des navires. Dans le même temps, l'on fit des recherches le long du fleuve en bas et le Capitaine Turgeon et autres nous informèrent de Berthier qu'il n'était pas possible pour le *Napoléon* de passer à travers la glace vis-à-vis cet endroit.

Malgré vos ordres fréquents durant le mois de décembre d'envoyer le vapeur en bas pour porter secours aux navires abandonnés dans la glace, je n'aurais pu le faire sans mettre en danger le navire et la vie des hommes de l'équipage. Il n'y avait aucun moyen de l'avancer dans la glace entre Bellechasse et l'Île-aux-Grues. Je vous expliquai longuement tout cela à cette époque.

Le certificat suivant des propriétaires et patrons de navires dont quelques-un étaient engagés dans les glaces, justifiera complètement la ligne de conduite que je fus forcé de suivre.

CERTIFICAT.

QUÉBEC, 7 juillet 1872.

Nous, les soussignés, avons été souvent consultés par M. Gregory sur la possibilité d'aller secourir les navires en détresse et avons cru que le vapeur *Napoléon III* ne pouvait atteindre l'endroit où ils étaient, sans mettre en danger la vie des hommes de l'équipage et le vapeur.

(Signé),

S. SMITH, Surintendant des Pilotes.

A. MARMEN, capitaine du vapeur *Druid*.EUG. GOURDEAU, " " *Napoléon III*.THOS. CONNELL, " " *Georgia*.

J. D. ARMSTRONG, Maître de Havre.

J. DICK, Gardien de Havre.

W. HALL, capitaine de la barque *Emigrant*, abandonnée dans la glace.COULTHURST ET MCPHEE, agents pour le navire *Lake Huron*, abandonné dans la glace.

J. GILMOUR, propriétaire de navires et marchand.

26 avril 1872.—Arrivé au quai du gouvernement venant de ses quartiers d'hiver.

Mouvements du vapeur "Druid."

17 juillet 1871.—Arrivé du Cap Ray après avoir approvisionné un nouveau phare.

22 juillet.—Parti à 3.15 p. m., avec des approvisionnements pour les phares jusqu'à la Pointe des Monts. M. Smith, député-ministre était à bord, en tournée d'inspection officielle.

28 juillet.—Arrivé à 2.15 p. m., après avoir approvisionné les phares suivants qui furent aussi complètement inspectés par le député-ministre, savoir:—La Pointe St. Laurent, Bellechasse, Mont du Lac, l'Île aux Grues, Piliers, Kamouraska, Pot-à-l'Eau-de-Vie, Pèlerins, phare flottant de l'Île Rouge et sifflet d'alarme, Biquet, Pointe-au-Père, Cap Chatte, Pointe des Monts et aussi l'endroit où doit être construit le phare flottant de l'Île aux Allouettes.

2 août. Parti à 9.30 a. m., pour examiner l'endroit où le navire naufragé *Giannone* fut conduit par le plongeur afin de débarrasser de toute obstruction le chenal à la Grosse Île. Revenu le même soir à 7.30 p. m.

4 août.—Parti à 2 h. p. m. pour l'Île Rouge.

7 août.—Revenu à 8.30 a. m., de l'Île Rouge.

11 août.—Parti à 11 h. a. m., pour poser une nouvelle bouée, à Platon. Revenu le même jour à 7.30 p. m.

14 août.—Parti à 9.30 a. m., avec le Surintendant et des apprentis pilotes, pour explorer le chenal nord du fleuve St. Laurent.

- 26 septembre.—Parti à 6 a. m. pour visiter les phares jusqu'à Port-Neuf.
27 septembre.—Arrivé à 1 p. m.
7 octobre.—Parti à 2 p. m., pour mettre une bouée en place et avec des hommes et des matériaux pour exécuter des réparations à l'Île-Aux-Grues.
11 octobre.—Arrivé de l'Île-aux-Grues à 3 p. m.
17 octobre.—Parti à 3 a. m., pour l'Île-aux-Œufs et autres phares, avec le capitaine Smith et M. Tomlinson, surintendant général pour inspecter de nouveaux phares.
26 octobre.—Arrivé de l'Île-aux-Œufs, à 6 p. m.
28 octobre.—Parti à 6 a. m., pour replacer une bouée emportée à la Traverse. Revenu le même jour à 6 p. m.
31 octobre.—Parti à 6 p. m., pour replacer une bouée, allant à la dérive à St.-Anne, et pour remettre en place le nouveau phare à sa station, à la tête de la Traverse.
2 novembre.—Arrivé de la Traverse à 8 p. m.
17 novembre.—Parti pour recueillir les bouées à part celles de la Traverse.
21 novembre.—Arrivé à midi.
27 novembre.—Parti à midi pour ses quartiers d'hiver aux Estacades de Blais.
27 avril 1872.—Arrivé de ses quartiers d'hiver à 1 p. m.
30 avril.—Parti pour replacer les bouées en bas du St. Laurent ; et aussi pour mettre en place les phares-flottants de la Traverse Supérieure et Inférieure.
11 mai.—Revenu à 10 a. m.
1er juin.—Parti à 3 a. m., pour remorquer le schooner américain *Enola C.* capturé par le cutter *Stellas Maris* commandant Lachance, pour violation de l'acte des pêcheries.
2 juin.—Revenu avec le schooner *Enola C.* à 7 a. m.
18 juin.—Parti à 11.30 a. m., pour placer une nouvelle bouée au Platon. Revenu à 7 p. m., le même jour.
24 juin.—Parti à 11 a. m., pour placer une bouée sur la barque naufragée *Chryseis* ; aussi pour donner un bateau au phare flottant de la Traverse Supérieure et poser des balises à St. François Ile d'Orléans, afin d'aider aux navires à passer dans la Traverse du chenal nord.
28 juin.—Revenu à 2.30 p. m.
- En terminant ce rapport, je dois remercier les officiers et autres personnes employés par cette agence, pour la manière prompte et efficace avec laquelle ils ont exécuté vos ordres que j'étais chargé de leur transmettre.

J'ai, etc.,

J. U. GREGORY,

Agent du département de la Marine et des Pêcheries.

APPENDICE No. 4.—ETAT des dépenses d'entretien des phares, etc., en bas de Québec, pour l'année fiscale expirée le 30 juin 1872.

A QUI PAYÉ.	SERVICE.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.
John Smith.....	Dix mois de salaire comme surintendant des phares.....	1,000 00		
T. Rodrigue.....	Douze mois de salaire comme gardien à Fortneau.....	200 00		
L. Lafleur.....	do do St. Antoine.....	100 00		
James Thurbur.....	do do Ste. Croix.....	140 00		
Joseph Chabot.....	do do Pointe St. Laurent.....	300 00		
E. Thivierge.....	do do Bellechasse.....	320 00		
J. Painchart.....	do do Ile aux Grues.....	320 00		
D. Babin.....	do do Eilers.....	450 00		
I. R. Desjardins.....	do do Kamouraska.....	320 00		
J. C. Marquis.....	do do Pételus.....	340 00		
J. B. Picard.....	do do Pot-à-l'eau-de-vie.....	400 00		
E. Fraser.....	do do et allocation comme gardien à l'île Rouge.....	600 00		
G. Lindsay.....	do do do Ile Verte.....	800 00		
J. F. Birehard.....	do do do Biquet.....	700 00		
P. Pouliot.....	do do do Pointe des Monts.....	700 00		
A. Trudeau.....	do do do Cap Rosier.....	800 00		
L. Malouin.....	do do do Pointe Ouest Anticosti.....	800 00		
C. Pope.....	do do do Pte. Sud Ouest, do.....	800 00		
L. Gagné.....	do do do Pointe Est, do.....	800 00		
P. Godier.....	do do do Forteau.....	820 00		
M. Colton.....	do do do Belle Isle.....	1,000 00		
D. Tétu.....	do do do comme gardien de la Pointe Sud, Anticosti.....	400 00		
do do	Allocation pour le mécanicien du sifflet d'alarme.....	400 00		
D. Lawson.....	Douze mois de salaire comme gardien à la Pointe au Père.....	200 00		
J. Hippell.....	do do Assistant-gardien à la Pointe au Père.....	140 00		
J. T. Galle.....	do do Gardien à l'Aspébiac.....	150 00		
E. Roy.....	do do Pointe Rich.....	500 00		
E. Stinard.....	do do Mont du Lac.....	400 00		
William Cormier.....	Salaire du 23 avril 1871 au 30 juin 1872, Ile Amherst.....	329 16		
A. Savary.....	do 19 août 1871 au 30 juin 1872, Rivière Madeleine.....	260 34		
R. Renne.....	do 7 juillet 1871 au 30 juin 1872, Cap Ray.....	600 00		
Joseph Roy.....	do 9 août 1871 au 30 juin 1872, Cap Chaute.....	268 56		
A. Côté.....	do 4 novembre 1871 au 30 juin 1872, Ile aux Œufs.....	329 45		
E. Landry.....	Trois mois de salaire à la Pointe Carleton.....	50 00		
	<i>A reporter.....</i>		16,037 51	
				16,037 51

APPENDICE No. 4.—ÉTAT des dépenses d'entretien des phares, etc., en bas de Québec, pour l'année fiscale expirée le 30 juin 1872.—*Suite.*

A QUI PAYÉ.	SERVICE.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.
	<i>Report</i>		16,037 51	
	<i>Phare de Portneuf.</i>			
F. O. Valleraud.....	Cheminiées, mèches, etc.	18 40		
L. A. Bonville.....	Services	8 00		
P. Lavoie.....	Bois de chauffage	6 00		
J. Cagné.....	Réparations	14 80		
L. Chanteloup.....	Lampes, etc.	140 30		
E. Hamel et Frères.....	Marchandises	11 45		
J. F. Rodrigue.....	Fret et charroyage	6 43		
O. Germain.....	Loyer de terrain	5 50		
Chenic et Beaudet.....	Fournitures	6 32	217 20	
	<i>Phare de St. Antoine.</i>			
F. O. Valleraud.....	Mèches, etc.	2 00		
E. Chanteloup.....	Lampe circulaire, etc.	140 35		
G. T. Phillips.....	Fournitures	1 50		
A. R. Leongney.....	do	60 00		
L. Lafleur.....	Réparations	12 32		
Chenic et Beaudet.....	Fournitures	13 09	230 16	
	<i>Phare de Ste. Croix.</i>			
E. Chanteloup.....	Lampes, réflecteurs, etc.	140 20		
Hamel et Frères.....	Fournitures	3 20		
F. O. Valleraud.....	Mèches, etc.	3 40		
C. DesRoches.....	Loyer du terrain	6 00	152 80	
	<i>Phare de la Pointe St. Laurent.</i>			
Hamel et Frères.....	Marchandises	13 55		
F. O. Valleraud.....	Cheminiées, etc.	29 30		
Chenic et Beaudet.....	Fournitures	4 92		
J. Chabot.....	Réparations	113 00	160 77	

	<i>Phare de Bellechasse.</i>			
Hamel et Frères.....	Marchandises	6 88		
F. O. Valleraud.....	Cheminiées, etc.	17 30		
Chenic et Beaudet.....	Fournitures	3 58		
J. B. Lissard.....	Réparations	25 00		
E. Thivierge.....	do	1 77	54 53	
	<i>Phare de l'Île aux Crues.</i>			
Hamel et Frères.....	Marchandises	6 88		
F. O. Valleraud.....	Cheminiées, etc.	19 70		
L. Gagné.....	Réparations	52 89		
S. Bedard.....	Tuyau, etc.	27 55		
Chenic et Beaudet.....	Fournitures	9 05		
Audet et Robitaille.....	do	0 83		
J. Painchard.....	Bateau	6 00	122 90	
	<i>Phare des Piliers.</i>			
Hamel et Frères.....	Marchandises	9 05		
F. O. Valleraud.....	Cheminiées, etc.	31 60		
Mina, Kane.....	Divers	9 25		
Chenic et Beaudet.....	do	3 33		
F. Godbout.....	Bateau	30 00	83 23	
	<i>Phare de Kamouraska.</i>			
Hamel et Frères.....	Marchandises	10 57		
F. O. Valleraud.....	Cheminiées, etc.	36 25		
T. R. Desjardins.....	Réparations	24 00		
A. LeBel.....	Ouvrage	14 50		
A. Marnat.....	Dépenses de voyage aux phares	15 00		
Chenic et Beaudet.....	Divers	4 10	104 42	
	<i>Phare des Pêlerins.</i>			
Hamel et Frères.....	Marchandises	5 83		
F. O. Valleraud.....	Cheminiées, etc.	20 60		
J. C. Marquis.....	Réparations, etc.	236 70		
Chenic et Beaudet.....	Fournitures	1 68		
Audet et Robitaille.....	do	8 06		
L. Gagné.....	Paire de rames	1 90	274 77	
	<i>A reporter</i>			

APPENDICE No. 4.—ETAT des dépenses d'entretien des phares, etc., en bas de Québec, pour l'année fiscale expirée le 30 juin 1872.—*Suite.*

A QUI PAYÉ.	SERVICE.	\$	cts.	\$	cts.
<i>Report.</i>					
<i>Phare du Pot-à-l'eau-de-vie.</i>					
Hamel et Frères.....	Marchandises.....		4 35		
L. Gagné.....	Réparations.....		18 20		
F. O. Valleraud.....	Cheminées, etc.....		11 95		
J. U. Gregory.....	Diverses fournitures.....		29 02		
J. B. Picard.....	Bois de chauffage.....		20 00		83 52
<i>Phare de l'Île Rouge.</i>					
Hamel et Frères.....	Marchandises.....		16 13		
F. O. Valleraud.....	Cheminées, etc.....		51 75		
L. Gagné.....	Brique.....		5 45		
Mme. Kane.....	Divers.....		9 84		
T. Dechenes.....	Réparations.....		20 00		
H. Danconse.....	do.....		21 00		124 17
<i>Phare de l'Île Verte.</i>					
Hamel et Frères.....	Marchandises.....		34 85		
F. O. Valleraud.....	Cheminées, etc.....		35 53		
Gouvernement Impérial.....	Poudre pour les canons d'alarme.....		400 00		
J. U. Gregory.....	Divers.....		44 81		575 19
<i>Phare du Biquet.</i>					
Gouvernement Impérial.....	Poudre pour les canons d'alarme.....		460 00		
C. Desrosiers.....	Réparations.....		61 48		
J. F. Béchard.....	do.....		4 00		
F. O. Valleraud.....	Cheminées, etc.....		29 65		
Chénio et Beaudet.....	Divers.....		2 20		
Audet et Robitaille.....	do.....		27 97		
W. D. Campbell.....	Quatre années de loyer à \$24 par année.....		96 00		681 30

<i>Phare de la Pointe au Père.</i>					
Hamel et Frères.....	Marchandises.....		12 33		
F. O. Valleraud.....	Cheminées, etc.....		28 60		
B. Vogel.....	Thermomètre.....		3 50		
Gouvernement Impérial.....	Poudre pour canons d'alarme.....		104 96		
D. Lawson.....	Creusement d'un puits.....		50 00		
do.....	Bois.....		20 00		
Chénio et Beaudet.....	Fournitures.....		4 00		
Audet et Robitaille.....	do.....		11 76		235 15
<i>Phare de la Pointe des Monts.</i>					
Hamel et Frères.....	Marchandises.....		28 55		
F. O. Valleraud.....	Cheminées, etc.....		37 00		
Gouvernement Impérial.....	Poudre pour canons d'alarme.....		460 00		
J. Houghton.....	Fers à cheval.....		2 00		
J. LeBel.....	Avoine.....		29 75		
E. Picard.....	Réparations.....		4 42		
Chénio et Beaudet.....	Fournitures.....		6 80		
Audet et Robitaille.....	do.....		23 52		592 04
<i>Phare du Cap Rossier.</i>					
T. Houghton.....	Fer à cheval.....		3 00		
J. LeBel.....	Avoine, etc.....		85 25		
L. Gagné.....	Bois de sciage etc.....		3 50		
F. O. Valleraud.....	Cheminées etc.....		23 85		
Gouvernement Impérial.....	Poudre pour canons d'alarme.....		460 00		
C. Lefevre.....	Réparations.....		8 60		
W. et R. Brodie.....	Glo et, etc.....		8 00		
Audet et Robitaille.....	Ponts de cable.....		23 52		
Chénio et Beaudet.....	Fournitures.....		14 76		
Mme. Kane.....	Divers.....		1 89		
J. U. Gregory.....	Fret.....		5 00		637 37
<i>Phare de la Pointe Ouest Anticosti.</i>					
F. O. Valleraud.....	Cheminées, etc.....		47 20		
J. LeBel.....	Avoine, etc.....		30 95		
T. Houghton.....	Clou à cheval.....		2 00		
L. Gagné.....	Divers.....		1 70		
Grenier et Parent.....	Foin.....		38 75		
Gouvernement Impérial.....	Poudre pour canons d'alarme.....		460 00		
Mme. Kane.....	Divers.....		2 57		
<i>A reporter.....</i>					

APPENDICE 4.—ETAT des dépenses d'entretien des phares, etc., en bas de Québec, pour l'année fiscale expirée le 30 juin 1872.—*Suite.*

A QUI PAYÉ.	SERVICE.	\$	cts.	\$	cts.
<i>Report</i>					
<i>Phare de la Pointe Ouest, Anticosti.—Suite.</i>					
S. Bédard.....	Poêle, etc.	18	00		
Chenic et Beaudet.....	Ferronnerie	13	98		
Audet et Robitaille.....	Bouts de câble	23	52	638	67
<i>Phare de la Pointe Sud Ouest, Anticosti.</i>					
T. Houghton.....	Fers à cheval	2	00		
H. Bertrand.....	Charette à bras	34	00		
J. LeBel.....	Avoine, etc.	23	75		
F. O. Vallerand.....	Cheminées, etc.	47	70		
C. Garth et Cie.....	Ventilateurs	49	97		
L. Gagné.....	Réparations	2	45		
Mme. Kane.....	Tuyaux	16	30		
S. J. Shaw.....	Forêts	21	10		
S. Bédard.....	Garde-lampe	43	00		
Chenic et Beaudet.....	Fournitures	13	41	253	68
<i>Phare de la Pointe Est, Anticosti.</i>					
F. O. Vallerand.....	Cheminées, etc.	47	00		
Hamel et Frères.....	Réfecteur, chamois, etc.	9	05		
T. Houghton.....	Fers à cheval, etc.	2	00		
H. Bertrand.....	Essieux, etc.	2	00		
J. LeBel.....	Avoine, etc.	23	75		
L. Gagné.....	Bardau	2	90		
Mme. Kane.....	Fournitures	11	12		
Chenic et Beaudet.....	do	10	57	108	39
<i>Phare de Forteau.</i>					
F. O. Vallerand.....	Cheminées, etc.	19	90		
P. Godier.....	Ouvrage de forge	5	86		

Hamel et Frères.....	Morceaux de chamois	29	30		
T. Houghton.....	Fers à cheval, etc.	1	00		
H. Bertrand.....	Traineau à bois	14	00		
J. LeBel.....	Avoine, etc.	29	25		
Gouvernement Impérial.....	Poudre pour canons d'alarme	460	00		
Mad. Kane.....	Approvisionnement	3	85		
Chenic et Beaudet.....	do	9	63		
Audet et Robitaille.....	Etope	23	52		
S. Bédard.....	Tuyaux de poêle, etc.	33	75	632	06
<i>Phare de Belle-Isle.</i>					
P. C. Déry.....	Collier pour harnais	\$	50		
F. O. Vallerand.....	Cheminées de lampe, etc.	26	90		
Grenier et Parent.....	Foin	77	50		
J. Lévesque.....	Coque-foin	21	00		
T. Houghton.....	Fers à cheval, etc.	7	00		
H. Bertrand.....	Tinons	2	00		
J. LeBel.....	Avoine	45	25		
L. Gagné.....	Bois de construction	15	98		
Gouvernement Impérial.....	Poudre pour canons d'alarme	690	00		
L. Gagné.....	Réparations	1	80		
Mad. Kane.....	Approvisionnement	7	43		
Chenic et Beaudet.....	do	10	71		
Audet et Robitaille.....	Etope, etc.	27	27	936	34
<i>Phare de Paspébiac.</i>					
C. Robin et Cie.....	Approvisionnement			87	73
<i>Phare de la Pointe Riche.</i>					
H. Bertrand.....	Charette à bois, etc.	25	00		
Hamel et Frères.....	Glace, morceaux de chamois, etc.	7	78		
F. O. Vallerand.....	Cheminées, etc.	13	86		
E. Chanteloup.....	Godets à l'huile et bees de lampe	19	00		
Mad. Kane.....	Approvisionnement	9	62		
S. Bédard.....	Tuyaux de poêle, etc.	24	95		
Chenic et Beaudet.....	Quincaillerie	39	59		
C. F. Langlois.....	Bois	60	00	199	79
<i>Phare de la Montée du Lac.</i>					
E. Chanteloup.....	Lampe et réflecteur	34	00		
<i>A reporter.</i>					

ANNEXE 4.—ETAT de la dépense pour l'entretien des phares en bas de Québec, etc., pour l'année fiscale expirée le 30 Juin 1872.—Suite.

A QUI PAYÉ.	SERVICE.	\$	cts.	\$	cts.
<i>Report.</i>					
<i>Phare de la Montée du Lac.—Suite.</i>					
F. O. Vallerand.....	Cheminées de lampe, etc.....	30	70		
Hamel et Frères.....	Glace, etc.....	4	35		
L. Gagné.....	Rames, etc.....	2	25		
Archev. et Cie.....	Bois de construction.....	226	91		
S. Péters.....	Réparations.....	63	92		
L. Gagné.....	Gages des ouvriers.....	26	69		
L. Arel.....	Provisions.....	7	50		
A. Marmen.....	Cheval.....	15	05		
E. Chanteloup.....	Bec de lampe circulaire.....	15	35		
S. Bédard.....	Tuyaux de poêle, etc.....	20	25		
Chenic et Beaudet.....	Quincallerie.....	9	02	482	32
Audet et Robitaille.....	Approvisionnement.....				
<i>Phare de la Pointe Méridionale de l'Île d'Anticosti.</i>					
F. O. Vallerand.....	Cheminées, etc.....	10	10		
J. Ouillette.....	Bois de chauffage, etc.....	26	00		
Ryerson et P. oval.....	Cordages, etc.....	5	18		
J. Ouillette.....	Fret sur les approvisionnements.....	300	00		
J. LeBel.....	Bateau plat.....	8	00		
H. Bertrand.....	Charrette à bras.....	25	60		
E. Chanteloup.....	Godets à l'huile.....	19	00		
A. N. Foster.....	Approvisionnements.....	8	00		
S. Bédard.....	Fer galvanisé.....	24	95		
Chenic et Beaudet.....	Quincallerie.....	14	92	441	15
<i>Phare de l'Île Amherst.</i>					
H. Bertrand.....	Charrette à bras.....	25	00		
Hamel et Frères.....	Approvisionnements.....	7	10		
F. O. Vallerand.....	Cheminées, etc.....	10	90		
Cornier et Savage.....	Peinture, etc.....	6	60		
J. Cassidy.....	Ouvrage.....	15	00		
do.....	do.....	25	00		

do.....	Un mois de salaire comme maître du havre.....	4	16		
E. Chanteloup.....	Becs de lampe circulaire.....	35	25		
do.....	Godets à l'huile et becs de lampe.....	55	00		
Mme Kane.....	Approvisionnements.....	7	61		
S. Bédard.....	do.....	24	95		
Chenic et Beaudet.....	do.....	11	46		
Wm. Cormier.....	do.....	8	55	236	58
<i>Phare de la Rivière Madeleine.</i>					
Hamel et Frères.....	Approvisionnements.....	7	78		
H. Bertrand.....	Charrette.....	25	00		
F. O. Vallerand.....	Lampes, etc.....	13	85		
Mme Kane.....	Approvisionnements.....	9	22		
S. Bédard.....	Conduit en fer, etc.....	24	95		
Chenic et Beaudet.....	Approvisionnements.....	3	95	84	75
<i>Phare du Cap Ray.</i>					
Carvell et Frères.....	Provisions.....	41	75		
Hamel et Frères.....	Approvisionnements.....	8	38		
F. O. Vallerand.....	Cheminées, etc.....	10	90		
E. Chanteloup.....	Approvisionnements.....	19	00		
A. Shee.....	do.....	281	44		
Mme Kane.....	do.....	7	73		
S. Bédard.....	Poêle à charbon, grill, etc.....	73	75		
Chenic et Beaudet.....	Quincallerie.....	11	49	454	44
<i>Phare du Cap Chatie.</i>					
Hamel et Frères.....	Approvisionnements.....	7	78		
F. O. Vallerand.....	Cheminées, etc.....	13	85		
Mme Kane.....	Approvisionnements.....	9	02		
S. Bédard.....	Poêle, etc.....	18	90		
Chenic et Beaudet.....	Quincallerie etc.....	28	58		
Audet et Robitaille.....	Cotonnade.....	21	60	100	00
<i>Phare des Sept Îles.</i>					
A. Rivarin.....	Salaire comme gardien du 1er juillet 1871 au 31 mars 1872.....	375	00		
E. Chanteloup.....	Lampes, etc.....	290	40		
F. O. Vallerand.....	Cheminées, etc.....	6	20		
B. Trudelle.....	Quincallerie.....	9	28		
L. Gagné.....	Bois de construction.....	5	45		
<i>A reporter.</i>					

ANNEXE 4.—ÉTAT de la dépense pour l'entretien des phares, etc., en bas de Québec, pour l'année fiscale expirée le 30 juin 1872.—*Suite.*

A QUI PAYÉ.	SERVICE.	\$	cts.	\$	cts.
<i>Report.....</i>					
<i>Phare des Sept Îles.—Suite.</i>					
Hamel et Frères.....	Marchandises.....	12	22		
Mme Kane.....	Ferblanterie.....	9	73		
Chenic et Beaudet.....	Divers.....	13	32	721	60
<i>Phare de la Péninsule de Gaspé.</i>					
M. Miller.....	Salaire pour 1871.....	42	00		
F. O. Valleraud.....	Cheminées, etc.....	2	25	44	25
<i>Phare du Cap Norman.</i>					
F. O. Valleraud.....	Cheminées, etc.....	21	63		
Mme Kane.....	Ferblanterie.....	9	62		
S. Béland.....	Quincailleries.....	24	95		
Chenic et Beaudet.....	L'uyau de poêle, etc.....	39	28		
A. Bertrand.....	Divers.....	25	00		
A. Straw.....	Lard, farine, etc.....	138	65	256	13
<i>Phare de l'Île aux Chûfs.</i>					
A. Lepointe.....	Service temporaire comme gardien.....	207	00		
C. Plant.....	do.....	207	00		
R. et E. M. Shaw.....	Provisions.....	226	54		
J. Marnon.....	Pierre.....	14	00		
T. Andrews.....	Divers.....	6	45		
J. Warren.....	do.....	10	00	670	99
<i>Bateau-phare inférieur de la Traversée.</i>					
Capitaine Gourdeau.....	Dû sur le contrat de la saison de 1871.....	800	00		
J. Hays et Cie.....	Chaîne, etc.....	310	65		
Ross et Cie.....	Fret sur chaîne, etc.....	13	85		
<i>Phare de l'Île aux Oiseaux.</i>					
H. Bruno.....	Appareils de sauvetage.....	8	00		
F. Fohn.....	Réparations.....	72	74		
Mme Kane.....	Ferblanterie.....	13	90		
Chenic et Beaudet.....	Divers.....	4	62		
Hamel et Frères.....	do.....	2	00		
Capitaine Gourdeau.....	Frais de route pour lui et équipage.....	43	90	1,269	66
<i>Phare de l'Île aux Oiseaux.</i>					
J. U. Gregory.....	Gages du gardien temporaire et de l'assistant.....	742	32		
E. Chanteloup.....	Lampes, cheminées, etc.....	217	50		
F. O. Valleraud.....	Mèches, etc.....	13	80		
J. B. Trudelle.....	Quincaillerie.....	70	35		
Chenic et Beaudet.....	do.....	27	35		
Gibb, Land et Cie.....	Provisions.....	159	90		
A. Ramsay et Fils.....	Tripolie, etc.....	53	15		
Hamel et Frères.....	Marchandises.....	19	87		
J. Eden.....	Divers services.....	20	95		
J. Marnon.....	Bois de chauffage, etc.....	27	50		
D. Davidson.....	Télescope.....	11	34		
R. et E. Shaw.....	Provisions.....	379	55		
A. Greig.....	Réparations.....	3	90		
S. J. Gray.....	Divers.....	11	70		
S. J. Bowie.....	do.....	9	74		
Daley, Carter et Doolan.....	Divers ouvrages.....	50	00	1,818	92
<i>Bateau-phare supérieur de la Traversée.</i>					
J. Landry.....	Un mois et huit jours de salaire.....	63	33		
H. Lachance.....	do.....	27	86		
H. Norman.....	do.....	20	27		
F. Orléan.....	do.....	20	27		
Lepage.....	do.....	20	27		
J. Landry.....	Menuses dépenses.....	5	40		
F. Proulx.....	Transport des hommes.....	15	00		
O. Tremblay.....	do.....	16	00		
Comp. des remorqueurs du St. Laurent.....	Tonnage.....	5	00		
Vien et l'Améndon.....	do.....	6	00		
J. Leclerc.....	Pain.....	4	80		
L. Gagné.....	Réparations.....	52	48		
Cormier et Dion.....	Divers approvisionnement.....	9	25		
L. Marois.....	do.....	4	48		
L. Arel.....	do.....	10	55	280	76
<i>A reporter.....</i>					

ANNEXE 4.—ÉTAT de la dépense pour l'entretien des phares, etc., en bas de Québec, pour l'année fiscale expirée le 30 juin 1872.—*Suite.*

A QUI PAYÉ.	SERVICE.	\$	cts.	\$	cts.
	<i>Report.</i>				
	<i>Bateau-phare de l'Île Rouge.</i>				
S. Lévesque.	Dû sur le contrat pour manœuvrer le bateau-phare.	1,166	66		
J. Dawes	Chaîne et ancre	364	55		
E. Chanteloup	Lampes, etc.	161	01		
Dunning et Webster.	Tampons de coton, etc.	36	15		
E. Poirier.	Mise du bateau en hivernage	85	90		
Compagnie des remorqueurs de Québec.	Touage.	6	00		
Comp. des remorqueurs du St. Laurent.	do	6	00		
Middleton et Dawson.	Papeterie.	7	50		
S. J. Marnen	Charrage	14	30		
C. Wagner	Chaînes	18	00		
E. Askin	Réparation des agrès	10	00		
J. Sampson	Charrage	15	50		
Trudelle et Campbell	Uyreaux de cuivre, etc.	4	55		
C. Bertrand	Tonnes pour l'écu.	21	85		
W. Crawford et Fils	Charbon	313	53		
C. McNeil	Bois de corde	74	75		
do	Réparations	6	25		
C. Lévesque.	do	81	25		
do	Charrage de l'eau	198	00		
do	Allocation pour service et pension, du 1er mai au 1er juillet 1871, gages et pension d'un employé surnuméraire et menues dépenses	264	50		
do	Gages des caïfats, etc.	111	88		
F. O. Valleraud.	Lampes, etc.	20	95		
J. O. Donahoe	Divers	9	00		
F. Dechues	Ouvrages de forge	16	00		
J. B. Trudelle.	Fer en feuilles	32	79		
S. Bédard	Réparations	93	60		
Chenic et Beaudet.	Quincaille, peinture, etc.	51	77		
Wilson et Lat	Frais sur le charbon	4	20		
L. Gagné	Gages des ouvriers qui ont fait les réparations	24	22		
E. Coster.	Gages du mécanicien qui agrée le bateau pour la mer	30	55		
S. J. Shaw	Divers	4	50		
				3,245	71

R. Setter	Douze mois de salaire au gardien d'Ellis Bay	200	00		
E. Bradley	do	200	00		
E. Shaw	Lard, etc.	48	00		
Notan et Cie	Provisions	48	30		
Chenic et Beaudet	Divers	2	22		
				498	52
Jos. Eden	Un mois de salaire.	10	41		
do	Louage de bateau et service de bouées, etc.	90	25		
Capt. Adams	do	22	00		
Jos. Eden.	Alloc. pour entretenir une lumière rouge sur le quai du port de Gaspé en 1871	42	00		
H. Hertrand	Charrette à bras	25	00		
F. O. Valleraud	Cheminées, etc.	11	60		
E. Chanteloup	Divers	9	57		
C. Garth et Cie	do	15	00		
Audet et Robitaille	do	1	45		
				227	18
J. Ascah	Salaire comme gardien.	278	00		
F. O. Valleraud.	Cheminées, etc.	8	75		
				286	75
L. Gagné	Gages des hommes qui ont fait des réparations.	149	80		
Cie des remorqueurs du St. Laurent.	Touage et posage de bouées	206	25		
Capt. Lévesque	Construction d'une balise.	36	00		
Capt. Gourdeau	Réparations	20	10		
J. O'Reilly	Peinture, etc.	22	25		
Michell et Cie	Quincaille, etc.	155	07		
J. B. Trudelle	do	3	71		
Cie du Michelin.	Fret	3	38		
C. Vézina	Réparations	162	92		
Grenier et Parent	Pour bouées neuves	400	00		
D. et J. McCarthy	Fer, etc.	38	05		
R. Setter	Réparations	23	00		
G. Richard.	Loyer de terrain	6	00		
G. Bisset	Ancrages	216	77		
H. Jalbut	do	17	91		
Archer et Cie	Divers	32	40		
Chenic et Beaudet.	do	7	95		
J. J. Foote	Annouces	2	64		
				1,504	20
	<i>A reporter</i>			35,850	60

ANNEXE 4.—ETAT de la dépense pour l'entretien des phares, etc., en bas de Québec, pour l'année fiscale, expirée le 30 juin 1872.

A QUI PAYÉ.	SERVICE.	\$	cts.	\$	cts.	\$	cts.
	<i>Report</i>	35,850	60				
	<i>Compte général.</i>						
F. A. Fitzgerald et Cie.....	Huile de charbon.....	2,371	97				
M. G. Mountain.....	do.....	252	72				
Provise, frères.....	Réservoirs d'huile.....	331	50				
F. O. Valleraud.....	Mèches, lampes, etc.....	42	05				
E. Chanteloup.....	do.....	47	40				
Grenier et Parent.....	Quarts pour charbon et remplissage.....	293	92				
Gouvernement Impérial.....	Écrouilles à friction.....	132	19				
J. Ahern, frères.....	Plongeur de bouilloire.....	100	00				
Chenic et Baudet.....	Tôle du Canada, etc.....	12	45				
Audet et Robitaille.....	do.....	108	45				
S. Bédard.....	Réparations des bureaux et magasins à Québec.....	199	30				
L. Gagné.....	Réparations.....	115	05				
J. Marmen.....	Charrriage.....	15	00				
T. Berringer.....	do.....	325	00				
D. Chennard.....	Fret.....	10	26				
Allan, Rae et Cie.....	do.....	14	60				
D. Davidson.....	Télescope.....	5	60				
Département du Contrôle.....	Poudre.....	76	26				
P. G. Huot.....	Port de lettres.....	16	00				
J. White.....	Courtage de douane.....	23	94				
H. Faber.....	Annouces.....	32	00				
J. J. Foote.....	do.....	20	16				
A. Coité.....	do et impressions.....	82	90				
J. Carroll.....	Papeterie.....	144	82				
Middleton et Dawson.....	do.....	30	34				
L. Brousseau.....	do.....	35	55				
M. Miller.....	do.....	13	95				
J. M. Tardevil.....	Peinturag.....	28	85				
Mme Kane.....	Réparations des réservoirs, etc.....	77	05				
C. J. Hamel.....	Emmagasinage.....	98	63				
J. Lévesque.....	Emmagasinage des approvisionnements des phares.....	160	00				
N. Fitzhenry.....	do.....	160	72				
E. F. Buteau.....	Menus dépenses.....	48	43				
Peters.....	Bois de construction.....	15	69				
Archer et Cie.....	do.....						
M. V. Tinneau.....	Divers.....	2	40				
H. C. Austin.....	do.....	5	00				
Cie. de télégraphe de Montréal.....	Télégrammes.....	22	46				
Chemin de fer Grand Tronc.....	Fret.....	6	00				
J. Elden.....	do.....	23	50				
P. Paulin et Cie.....	Réparations d'horloges.....	7	00				
O. C. Gregory.....	Presse à ton.....	60	00				
J. B. Trudel.....	Quincallerie.....	17	70				
Ch. Laird et Cie.....	Savon.....	73	50				
J. Wilson.....	Main-d'œuvre.....	5	00				
J. Dugan.....	do.....	5	00				
J. R. White.....	Services comme aide dans le bureau.....	33	34				
N. Turcot.....	Fusées.....	42	00				
T. Laird.....	Ancrege.....	2	00				
G. T. Phillips.....	Divers.....	2	00				
G. T. Carey.....	Abonnement au <i>Mercury</i>	6	00				
L. G. Chaperon.....	Main-d'œuvre.....	21	00				
J. U. Gregory.....	Frais de route pour lui-même et d'autres.....	118	40				
		6,085	40				
				41,936	00		

ANNEXE No. 5.

RAPPORT DE L'AGENT DU DÉPARTEMENT DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES DANS LA NOUVELLE-ÉCOSSE, POUR L'ANNÉE FISCALE EXPIRÉE AU 30 JUIN 1872.

DÉPARTEMENT DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES,
 AGENCE DE LA NOUVELLE-ÉCOSSE,
 HALIFAX, 20 décembre 1872.

A l'Honorable P. MITCHELL,
 Ministre de la Marine et des Pêcheries.

MONSIEUR, — J'ai l'honneur de vous présenter le Rapport suivant sur les opérations de cette agence du Département de la Marine et des Pêcheries pour l'année expirée le 30 juin 1872.

La dépense pour les phares et le service des côtes comprend les salaires du contrôleur, et de tous les gardiens de phare, des mécaniciens des sifflets d'alarme, du contrôleur des établissements de secours et de leur personnel.

L'entretien, pendant l'année, des phares, sifflets d'alarme, établissements de secours, signaux, bouées et balises, ainsi qu'à la construction et le grément de nouveaux phares, sifflets d'alarme, etc., ont coûté \$102,580.55 contre \$87,144.34 en 1871. Cette augmentation est principalement due au fait que les constructions ont été plus considérables cette année. Les détails de ce service se trouvent surtout dans le chapitre intitulé : "Construction de phares, etc."

Cette année, les approvisionnements ont été transportés aux différents phares par la goëlette *Eva G. McLean*, qui a été nolisée de C. F. Clinch, Ecr., à raison de \$350 par mois, le Département se chargeant de l'approvisionnement et de la manœuvre du bateau. Ce service a pris beaucoup plus de temps cette année qu'autrefois, le nombre des phares ayant considérablement augmenté, il fut nécessaire de faire deux voyages. Le 24 juin, la goëlette partit avec une cargaison complète d'huile et de provisions pour tous les nouveaux phares et une partie des anciens qui se trouvent à l'est d'Halifax. Huit jours furent consacrés à poser la lanterne et les appareils du nouveau feu tournant à Liscomb. Le contrôleur visita ensuite et examina le nouveau phare de l'Île Verte, vis-à-vis le havre Country ; examina et approvisionna le phare de Whitehead, le phare et le sifflet d'alarme de l'Île Cranberry ; inspecta et mit en opération les nouveaux phares du havre Canso et de l'Île du Jersais, près Arichat.

Pendant qu'il était à ce dernier endroit, il choisit l'emplacement du nouveau phare qu'on a l'intention de mettre à Creighton's Head, à l'Ouest d'Arichat. Il approvisionna ensuite l'Île Verte, Louisbourg, Main-à-Dieu, le phare et l'établissement de secours de Scatterie, les phares de l'Île Flint et de la Pointe-Inférieure ; inspecta et mit en opération le phare du havre Sidney, et approvisionna les phares de la Pointe du Rocher Noir, de l'Île aux Oiseaux, de Ste. Anne et d'Ingonish. À l'Île St. Paul, à cause du mauvais temps, les approvisionnements destinés à la station principale et aux phares furent débarqués à l'Anse de la Trinité ; et après que le phare nord-est eut été inspecté, le navire fut obligé de quitter l'Île en conséquence de la tempête. Ensuite, le nouveau phare de Cheticamp fut inspecté et mis en opération et les approvisionnements annuels livrés aux stations de Margaree, Port Hood, Canso nord et Pointe Tupper. Des emplacements furent choisis pour de nouveaux phares sur le lac du Bras d'Or, les phares de l'Île au Castor et de l'Île-aux-Enfs furent approvisionnés et la goëlette retourna à Halifax le 28 juillet, trente-quatre jours après en être partie.

Le 31 juillet la goëlette transporta à Chebucto Head les appareils et approvisionnements du phare, et revint le 1er août. Le 6 de ce mois elle partit pour l'Île au Phoque, ayant à bord cinq maçons et une cargaison complète de brique et de ciment pour reconstruire le réservoir d'eau douce du sifflet d'alarme de cette station; elle avait aussi des lampes et des approvisionnements pour les nouveaux phares de la Baie Mahone, de Port L'Hébert, l'Île Carter et l'Île au Nègre; ainsi que des approvisionnements annuels pour les phares de Pubnico, Shelburne, Gull Rock, Little Hope et Liverpool. Ce service était terminé le 23 août.

Le 29, elle partit pour l'est, avec de l'huile et des approvisionnements qui furent livrés aux différents phares situés dans cette direction et qui n'avaient pas été visités durant le premier voyage. Elle revint le 17 septembre. Deux jours furent employés à transporter des approvisionnements à l'Île Sambro; et le 4 octobre elle repartit pour l'ouest, avec le reste des approvisionnements nécessaires aux phares qui n'avaient pas été visités auparavant. Ils furent tous distribués sans accident; Port Williams, dans la Baie de Fundy, fut le dernier phare visité. Le capitaine reçut alors l'ordre de conduire la goëlette à St. Jean, N. B., et de la remettre à son propriétaire,—ce qui fut fait, et le contrat expira le 31 octobre.

L'inspection des différents phares a été hautement satisfaisante; les gardiens furent trouvés à leur poste, attentifs à la garde de leurs stations, qui, règle générale, étaient propres et en bon ordre.

D'après les détails que j'ai donnés sur les allées et venues de la goëlette *Ella G. McLean*, on voit que l'approvisionnement des phares cette année a pris tout le temps entre le 24 juin et le 1er novembre; et cet espace n'est pas trop considérable, si l'on tient compte de l'étendue des côtes à l'est et à l'ouest et des soixante-seize phares qu'il fallut visiter; de plus, la goëlette est un petit voilier dont la marche s'est trouvée retardée pendant des jours entiers par des vents contraires.

L'année prochaine il y aura probablement neuf autres phares, sans compter les phares et sifflets d'alarme actuellement existants ou en voie de construction sur l'Île-au-Sable, et je crains qu'il ne soit difficile de faire ce service d'une manière satisfaisante avec un navire à voiles. Il semblerait qu'un steamer de bonne capacité et d'une vitesse moyenne serait indispensable pour l'inspection efficace et l'approvisionnement des nombreux phares qui se trouvent sur les côtes de cette province, ainsi que pour faire le service requis à l'Île au Sable et celui des bouées dans plusieurs localités.

A part ces raisons, il y a encore celle que sur un navire à voiles le temps du contrôleur est presque entièrement occupé, durant l'été et les premiers mois de l'automne, par l'inspection des phares et il n'a que peu de loisirs à sa disposition pour faire faire dans des localités séparées par de grandes distances les importantes réparations et autres ouvrages qui demandent très souvent, dans l'intérêt du service public, sa surveillance personnelle.

Le contrat pour fournir l'huile aux phares durant cette année a été adjugé à MM. F. A. Fitzgerald et Cie., de London, Ontario,—les mêmes fournisseurs que l'année dernière—à raison de 23½ cents le gallon. Le nombre plus grand des phares demandait une quantité d'huile plus considérable que l'année dernière, et 26,784 gallons ont été distribués comme suit :

13 juin.....	12,027 gallons,
18 juillet.....	9,788 “
27 “	4,969 “
Total	26,784 gallons.

Qui ont coûté :

26,784 gallons à 23½ centims	\$6,294.24
Quayage, remisage, etc	64.50

Coût total..... \$6,358.74½

étant à peu près \$2,000 de plus que l'année dernière.

Cette huile avait subi l'inspection et les épreuves ordinaires, et d'après les rapports des gardiens de phare, elle semble avoir donné entière satisfaction. Quelques gardiens se plaignent de la difficulté qu'il y a, surtout avec les grands becs circulaires, de régulariser la flamme pour empêcher d'un côté l'obscurcissement de la lumière et de l'autre la fumée des cheminées. Cependant, plus ils deviennent familiers avec l'usage de ces becs qui, avec les grands réflecteurs, contribuent admirablement à augmenter la vivacité et le brillant des phares dans cette province, plus ils se trouvent en mesure d'obvier à ces difficultés.

Un grand nombre de réparations ont été faites durant l'année, ainsi que plusieurs importantes modifications et améliorations à quelques-uns des phares.

Un chemin a été confectionné depuis le phare de Chebucto Head à la cale de débarquement, environ 150 yards de longueur, et une cale a été construite munie d'un cabestan pour hâler les bateaux en lieu sûr, — ce qui était indispensable à cette station. Cette cale a environ 30 yards de longueur, et pour la faire ainsi que le chemin, il a fallu faire sauter et déblayer des quantités considérables de roc.

À la station de la Pointe Peggy, deux chambres à coucher pour le gardien et sa famille et un dépôt pour la lumière ont été divisées par des cloisons et finies dans la partie supérieure du phare qui a 26 pieds carrés. Cette station est très exposée, et l'ouvrage en question ajoutera beaucoup au bien-être du gardien et de sa famille.

Le phare de Chester a été ébranlé dans ses fondations par le coup de vent du 12 octobre 1872, et il a fallu assujétir la construction par quatre câbles de fil métallique, fixés aux deux côtés de la tour et à des pitons dans le roc. L'excellence de ces câbles a été heureusement éprouvée par plusieurs grands coups de vent, et l'on peut maintenant considérer ce phare comme très sûr.

Un nouveau porche et des marches ont été construits au phare de Ironbound, une fondation de pierre a été faite ainsi que des réparations nécessaires à la porte de la cave.

À l'île de Moser des changements semblables à ceux de la Pointe de Peggy ont été faits, en divisant par des cloisons deux chambres à coucher pour le gardien et sa famille et un dépôt pour la lanterne.

Une nouvelle lanterne a été construite pour l'île de Coffin au phare de Liverpool; elle a été envoyée à cette station, ainsi que les réflecteurs nécessaires pour le vitrage, et elle sera posée l'été prochain. Ce travail aurait été fait cet automne si la mort regrettable du gardien, qui s'est noyé au mois d'octobre dernier, n'avait pas nécessité son ajournement.

Le plancher du phare à la station de Little Hope a été renouvelé, et couvert en toile cirée; un dépôt d'huile a été construit et des réparations faites au bâtiment; le phare a été aussi peinturé. L'ouvrage dont la nécessité se faisait le plus sentir pour préserver cette île a été effectué cette année par le département des Travaux Publics. Un coffrage a été placé sur trois des côtés et offrira, on l'espère en toute confiance, une protection complète contre le danger auquel cette île s'est trouvée exposée d'être graduellement emportée par les grosses mers qui, en plus d'une occasion, ont mis le phare et ses occupants en grand péril. Cette station est maintenant très bien réparée et en bon ordre, sauf qu'il faudra l'été prochain mettre une couverture neuve à la lanterne.

Un nouveau plancher pour la lanterne a été construit à Gull Rock; trois côtés de la tour ont été recouverts en bardeaux, la cheminée a reçu un sommet neuf, un réservoir à eau douce a été construit, le phare peinturé et quelques réparations faites à l'intérieur.

Le phare de Shelburne a aussi été peinturé pendant l'été.

Le réservoir qui avait été construit à l'île au Phoque pour l'usage du sifflet d'alarme est devenu inutile par suite de la chute de ses murailles; ce malheur arriva trop tard en automne pour qu'on pût faire des réparations pendant l'année 1871. Durant cette saison, on a creusé dans la vieille maçonnerie et construit un mur de soutèvement de 18 pouces d'épaisseur. Ce mur était doublé de brique et de ciment, et toutes les précautions ont été prises pour empêcher le retour d'accidents comme celui de l'année dernière et pour rendre la construction

solide. Il a été aussi nécessaire de pratiquer un drain d'environ 100 yards pour faire parvenir l'eau dans le réservoir, parce que l'ancien ne pouvait le remplir qu'à moitié. La chaudière a été reposée. Le manque d'un approvisionnement d'eau suffisant, occasionné par l'éboulement du réservoir, a été la cause de beaucoup d'inconvénients et l'occasion d'une forte dépense, parce qu'il a fallu transporter l'eau d'une distance considérable, par un chemin presque impraticable et à une époque de l'année où la brume était épaisse et fréquente. Tous les ans le département fait des déboursés considérables à l'Île au Phoque pour le transport du combustible et des provisions depuis le débarcadère jusqu'à la station du phare. Le plus bas prix auquel le charbon dur pouvait être hâlé au bâtiment de la machine était une piastre et demie le tonneau.

Je recommanderais qu'une somme fût affectée à la confection d'un chemin jusqu'à la station du phare; ce chemin réduirait d'au moins de moitié le coût du transport, et quoiqu'il nécessiterait d'abord des déboursés considérables, il aurait pour résultat ultérieur d'avoir fait faire une forte épargne au gouvernement.

Un nouveau réservoir à eau douce et un dépôt pour l'huile ont été construits au phare de Pubnico, et la maison a été peinturée.

À Yarmouth un grand nombre de réparations nécessaires ont été faites à la résidence du gardien, ainsi qu'au phare qui a été peinturé. Le sifflet d'alarme ayant été souvent hors de service par suite de défauts dans la chaudière, une nouvelle chaudière a été faite par MM. Flemming et fils, de St. Jean, N. B., et installée. Le sifflet d'alarme fonctionne maintenant d'une manière satisfaisante.

À Boar's Head on a considérablement amélioré la partie supérieure du phare en terminant deux chambres à coucher et un dépôt.

Quelques légères réparations ont été faites au phare d'Annapolis. Il est vieux et en mauvais état. La lanterne est beaucoup trop petite et la lumière obstruée par les barreaux de la fenêtre qui divisent en plusieurs petits carreaux le côté de la lanterne faisant face à la mer. Afin d'avoir un approvisionnement d'eau suffisant pour le sifflet d'alarme récemment érigé à cette station, on a posé des tuyaux en fer jusqu'à une excellente source, et l'eau est ainsi amenée au réservoir placé sous l'engin.

Le crédit de \$2,000 qui a été voté durant la dernière session du Parlement pour la protection du phare de Parrsboro est en voie d'être employé sous la direction de Alex. McNabb, Ecr., I.C., et il en sera fait un rapport plus complet l'année prochaine, quand l'ouvrage sera terminé.

La tour à la station de Meagher Beach, qui était depuis quelque temps dans un état délabré, a été complètement réparée; ses murs ont été rejointoyés. On a placé sous la maison de nouveau conduits pour le réservoir à eau douce, réparé la résidence du gardien qui avait été considérablement endommagée par le coup de vent du 12 octobre 1871, et construit un nouveau porche. Des réparations ont été faites à la passerelle qui sépare la résidence du phare, ainsi qu'au quai. Deux soles neuves ont été placés sous le dépôt d'huile, et on a peinturé l'extérieur de la résidence ainsi que le revêtement en bois de la tour. Une quantité de pilotis, de broussailles et de pierre a été mise autour du phare et de la maison du côté de la mer pour les protéger ainsi que la plage contre les ravages de la mer, surtout pendant les hautes marées. Il faudra encore établir une protection de ce genre l'année prochaine.

Un dépôt d'huile et un abri pour les chaloupes ont été construits à la station de l'Île au Diable, et la résidence du gardien en partie recouverte en bardeau. On a construit un porche neuf et érigé une clôture autour de la propriété du phare.

Les réparations du hangar aux chaloupes et du débarcadère, à l'Île aux Œufs, commencées l'été dernier, ont été achevées; les bâtisses ainsi que leurs dépendances sont maintenant dans une meilleure condition qu'avant la tempête de l'automne dernier, qui avait causé tant de dommages à cette station.

À l'Île au Castor, on a replacé la barre qui avait été renversée l'année dernière.

Quelques légères réparations ont été faites à la base de la lanterne de Whitehead; on a rejointoyé les fondations du phare et exhaussé de plusieurs pieds la cheminée de la cuisine.

A l'Île Cranberry on a mis de nouveaux étais et garde-fous autour de la lanterne ; cette amélioration était grandement nécessitée par le peu de sécurité qu'offraient les anciens. Le réservoir de l'engin du sifflet, qui faisait eau, a été revêtu intérieurement en planches de pin, de 1½ pouce assujetties par des clous galvanisés, et l'autre réservoir remis en bon ordre. Un porche neuf a été construit et quelques réparations faites à la résidence du mécanicien.

Le phare de Scatterie a reçu une lanterne neuve vitrée avec réflecteur. Cette lanterne, de même que celle placée sur l'Île Coffin, a été confectionnée par MM. W. S. Symonds et Cie., de Halifax. Les fondations du phare et la demeure du gardien ont été jointoyées avec du ciment, le dessus des cheminées reconstruit, une partie de la résidence recouverte en bardeau, ainsi que le toit de la grange et le magasin a été réparé. La nouvelle lanterne a été placée sur le phare et assujettie sans qu'on fût obligée d'éteindre la lumière.

A l'Île Flint, quelques réparations ont été faites au porche ; les parties qui étaient pourries aux extrémités inférieures ont été entées ; le plancher réparé et de nouveaux chambranles de porte placés. Un côté du toit de la résidence du gardien a été recouvert en bardeau, les pignons enlevés et réparés, et la maison peinturée.

On a réparé la résidence du gardien à la Pointe Inférieure en reconstruisant le dessus des cheminées et en y plaçant des escobelles.

A la Pointe de la Roche Noire, un chemin a été fait depuis le fort jusqu'au lieu de débarquement, distance de 160 verges ; il a fallu le couper dans un coteau, parce que c'était la seule occasion de faire un chemin sur la propriété du gouvernement. A cette station les bâtiments ont été peinturés.

Le phare de l'Île aux Oiseaux a été peinturé, et une nouvelle grue érigée sur les falaises, parce que l'ancienne était devenue hors de service.

A la balise de Ste. Anne on a fait une trappe à panneau qui conduit à la lanterne, à la tête de l'escalier allant à la chambre du gardien ; et terminé le plancher qui n'avait été posé qu'en partie l'année dernière.

Les réflecteurs du phare de l'Île St. Paul, qu'on avait enlevés l'année dernière, ont été argentés de nouveau et replacés ; la lanterne a été étayée et munie d'un nouveau garde-fou en fer ; un nouveau mécanisme pour le feu tournant est en voie de construction et sera prêt à être placé dans le phare de bonne heure le printemps prochain.

A Margaree les dessus de cheminées ont été reconstruits et on a fait quelques réparations aux fondations ; les bardeaux ont été recloués sur le dépôt d'huile, le plancher réparé et on a fait de nouveaux chantiers pour les réservoirs d'huile.

Au phare de Port Hood les murs de fondation ont été reconstruits et la bâtisse rendue solide.

Les déboursés occasionnés par les diverses réparations et modifications qui viennent d'être énumérées ne paraissent pas dans le compte détaillé ci-joint, attendu que plusieurs de ces ouvrages n'ont été terminés que tard cet automne, et les comptes ne vont que jusqu'à la fin de l'année fiscale 1872. Trois grands becs de lampes circulaires ont été fournis au phare Margaree et à l'Île Verte, vis-à-vis Arichat. Deux autres ont été envoyés à Ingonish, pour servir si l'occasion s'en présentait, parce que la petite lumière dioptrique de cette station ne fonctionnait pas bien ; et un autre à l'Île au Sable, comme réserve, à la station de l'extrémité Est.

Les nouveaux phares et sifflets d'alarme suivants ont été construits durant l'année dernière :—

Chebucto Head est une tour de bois carrée, haute de 22½, peinturée en blanc. Elle est située à l'entrée occidentale du havre de Halifax ; c'est un feu tournant blanc qui jaillit toutes les minutes, faisant une révolution toutes les deux minutes. Le phare a été allumé pour la première fois le 21 août 1872. Le contrat de la bâtisse fut adjugé à M. Jacob Bowser pour \$2,375, et \$1,435.69 ont été dépensés pour l'appareil d'éclairage. Les maîtres de navires qui sont entrés dans le port ont parlé très-avantageusement de l'éclat et de la force de cette lumière. M. Edwin Johnson en a été nommé gardien avec un salaire de \$100 par année.

Le phare du havre de Liscomb est une tour de bois carrée haute de 28 pieds ; la bâtisse est blanche et le toit rouge. Elle est située sur le côté ouest de l'Île Liscomb et sur

le côté est de l'entrée du havre de Liscomb. La lumière est un feu tournant blanc et rouge jaillissait toutes les deux minutes et fut visible pour la première fois le 10 août 1872. Le contrat pour la bâtisse fut adjugé à M. D. S. Ferguson pour \$1,395; en outre \$2,123.98 ont été dépensés pour la lanterne, l'appareil du feu tournant et les lampes.

La lumière de havre de Canso est un feu rouge fixe qui se voit sur une tour de bois carrée haute de 26 pieds, construite sur la partie nord-est de l'Île Cutler, comté de Guysboro. Le contrat pour la bâtisse a été donné à M. F. S. Cunningham pour \$979, et 197.42 ont été dépensés pour l'affaire d'éclairage. Ce phare a été allumé la première fois le 12 juillet 1872 et M. John Langley a été nommé gardien avec un salaire annuel de \$200.

A l'Île du Jersiais, il y a une lumière rouge fixe qui se voit sur une tour carrée blanche haute de 28 pieds et située à l'extrémité nord de l'Île du Jersiais, près Arichat. Ce phare fut aussi construit par M. F. S. Cunningham pour \$1200, prix du contrat. La lanterne et l'appareil d'éclairage coûtent \$778.95. Ce phare a été allumé pour la première fois le 10 juillet 1872 et Charles Boudrot en fut nommé gardien avec un salaire de \$300 par année.

Le phare Cheticamp a un feu tournant blanc jaillissant toutes les 45 secondes et faisant une révolution à toutes les minutes et demi; sa lumière se voit sur une tour de bois carrée haute de 24 pieds, située à l'extrémité sud-ouest de l'Île Cheticamp, sur la cote nord-ouest du Cap Breton. Il est peinturé en blanc, avec une boule noire de sept pieds de diamètre du côté de la mer. La bâtisse fut construite par M. A. P. McNeil pour \$1600; la lanterne et l'appareil d'éclairage coûtent \$1,846.41. Ce phare fut allumé pour la première fois le 23 juillet 1872, et le Capt. Briard fut nommé avec un salaire de \$350 par année.

La lumière de havre de Sydney, qui est un feu rouge fixe, se voit de la tour d'une charpente en bois. Ce phare a 20 pieds de hauteur, est peinturé en blanc et situé à l'extrémité ouest de la barre sud du havre de Sidney. Le contrat fut donné à M. T. M. Leslie pour \$482 et l'appareil d'éclairage coûte \$166.18. Ce phare fut allumé pour la première fois le 17 juillet 1872, et M. George Nunn fut nommé gardien avec un salaire de \$200 par année.

La lumière de l'Île au Nègre est un feu tournant blanc et rouge jaillissant à chaque minute. La tour est une bâtisse de bois carrée, haute de 29 pieds, peinturée en blanc et située sur l'Île au Nègre, dans le comté de Shelburne. Le contrat pour la bâtisse fut donné à M. James D. Coffin pour \$970, et \$429.26 ont été dépensés pour les lampes et l'appareil du feu tournant. Ce phare fut allumé pour la première fois le 6 septembre, et M. James McKinnon fut nommé gardien avec un salaire de \$160 par année.

La lumière de l'Île Carter est un feu rouge fixe qui se voit sur la tour d'une construction de bois carrée, peinturée en blanc, haute de 29 pieds et située sur l'Île Carter, havre de l'Île Ragged. La bâtisse fut construite par M. James A. Hayden pour \$460, et \$91.80, furent dépensés pour lampes, etc. Ce phare a été allumé pour la première fois le 10 septembre 1872 et M. James Lloyd a été nommé gardien avec un salaire de \$100 par année.

La lumière de Port L'Hébert, située sur Shingle Beach, sur le côté Est du havre de Port Ebert, comté de Queen, est un feu rouge fixe. La tour est une construction carrée en bois, haute de 29 pieds et peinturée en blanc. Elle fut construite par M. G. S. Parker, pour \$469, et \$91.80 ont été dépensés pour achat de lampe. Ce phare a été allumé pour la première fois le 10 septembre 1872 et Martin Lisk fut nommé gardien avec un salaire de \$100 par année.

La lumière de la Baie Mahone, située sur Habson's Nose, Baie Mahone, est un feu rouge fixe. La tour est une construction de bois carrée, peinturée en blanc et haute de 29 pieds. M. M. Hopps et Brown en furent les constructeurs pour \$600 et \$210.17 ont été dépensés pour lampes, etc. Ce phare a été allumé pour la première fois le 12 septembre 1872 et M. A. Zinck nommé gardien avec un salaire de \$250 par année.

Un nouveau havre a été construit sur l'Île Verte, vis-à-vis Country Harbor et aurait pu être mis en opération de bonne heure cet automne si la lanterne, envoyé de Montréal, n'avait pas subi dans le transport des dommages qui ait nécessité son renvoi aux fabricants. Il y a quelques semaines on a envoyé une nouvelle lanterne; elle a été expédiée au phare, mais il sera impossible de la poser dans les rudes temps de l'hiver. Les réflecteurs sont

aussi rendus au havre Country, et on espère que le phare fonctionnera de bonne heure le printemps prochain. Le phare est du même genre que celui érigé à Liscomb et on a l'intention de mettre à son sommet un feu blanc fixe. Le contrat de ce phare fut donné à M. James McDonald pour \$1,295. La lanterne coûte \$373.

Un sifflet d'alarme a été mis en opération à Digby. Il est situé sur la Pointe Prim, dans le voisinage immédiat du phare. Le sifflet retentit pendant huit secondes dans chaque minute, laissant un intervalle de 52 secondes entre chaque coup. Il a commencé à résonner au mois de janvier dernier, et depuis ce temps-là il a été d'un précieux secours pour les navires entrant dans la passe très étroite qui conduit de la Baie de Fundy au bassin de Annapolis pendant les brumes fréquentes qui règnent sur cette partie de la côte. L'engin et le mécanisme ont été construits par MM. Geo. Flemming et Fils pour \$1,900, livrés à St. Jean; et le contrat pour la bâtisse a été donné à M. Timothy Daly pour \$1,750. Ce sifflet est sous le contrôle du gardien du phare, qui est obligé de fournir un mécanicien capable de faire fonctionner l'engin.

Un sifflet d'alarme a été également placé sur le côté sud-ouest de l'Anse Atlantique, au sud de l'Île St. Paul. Il est situé à environ un demi-mille de l'établissement de secours, et doit remplacer la cloche et les canons dont on s'y est servi jusqu'ici comme signaux d'alarme. Le sifflet, qui a été mis en opération le 7 octobre 1872, retentit une fois par minute pendant cinq secondes. L'engin, qui sort de la fonderie de M. J. W. Fraser, a été livré à Chatham pour \$1,900; et la maison fut construite par M. Jacob Bower pour \$1,177. M. Charles Stewart en fut nommé mécanicien avec un salaire de \$600 par année.

Deux phares et deux sifflets d'alarme ont été en voie de construction à l'Île au Sable pendant l'année dernière. Ils sont situés, respectivement, aux extrémités Est et Ouest de l'Île. Les contrats pour les bâtisses ont été donnés à MM. Carroll et Sinclair à raison de \$14,700 pour les phares et \$4,400 pour les bâtiments de l'engin.

Le contrat pour les sifflets d'alarme a été donné à M. J. W. Fraser, Fonderie Miramichi, pour \$1,900 chaque, livrés à Chatham.

Le phare de l'extrémité Est, dont la lumière est dioptrique fixe, fut allumé pour la première fois le 2 décembre; et le sifflet d'alarme, à la même station, fut mis en opération le 5 novembre. Ces feux et sifflets d'alarme seront décrits plus au long dans le rapport de l'année prochaine, quand ils fonctionneront.

Un sifflet d'alarme a été aussi construit pour l'île aux Eglantiers, comté de Digby, par MM. G. Flemming et fils, de St. Jean, pour \$1,900. Le contrat de la bâtisse fut accordé à M. Daley pour \$2,100. Ce sifflet est situé près du phare de l'île aux Eglantiers et fonctionnera probablement bientôt.

Les changements suivants ont été faits parmi les gardiens de phares et de sifflets d'alarme pendant l'année.

M. Bragg qui depuis nombre d'années avait fidèlement rempli les fonctions de gardien du phare de Annapolis a été mis à la retraite à l'âge de 63 ans, le 31 décembre 1871, et M. R. A. Dakin fut nommé gardien du phare et du sifflet d'alarme avec un salaire de \$800 par année. Depuis M. Dakin a envoyé sa démission, et M. L. McKay a été nommé pour le remplacer à la même station avec le même salaire.

M. Benjamin Rhynard s'étant démis de ses fonctions de gardien de l'Île à la Croix, M. George E. Smith fut nommé gardien, avec le même salaire, le 20 juin.

M. P. Duane, à la Station de l'Île Verte, ayant également résigné pour cause de maladie, son fils, William Duane, fut nommé gardien, et une gratification de \$250 a été accordée au démissionnaire.

M. Reardon, l'ingénieur du sifflet d'alarme de l'île au Phoque, ayant résigné, M. William Hayden fut nommé à sa place et a rempli les fonctions d'ingénieur depuis le 10 octobre 1871.

M. John Cormack a résigné comme mécanicien du sifflet d'alarme de l'île Cranberry. Ce service est maintenant fait par M. Haulon, le gardien du phare.

M. Thomas Eaton, le gardien du phare de Liverpool, sur l'île Coffin, s'est noyé le 7 octobre en se rendant en chaloupe de l'île à Liverpool. Sa veuve, aidée d'une autre personne, a fait le service de cette station jusqu'au 30 novembre 1872, date où M. Wm. Firth a été transféré du phare de Little Hope à celui de Liverpool, avec un salaire de \$400, et M. Alexander McDonald a été nommé pour remplir la vacance à la station de Little Hope avec un salaire annuel de \$500.

BOUÉES ET BALISES.

Une nouvelle bouée en fer et ses ancrages ont été posés au Rocher du Taureau Mu-gissant (*Roaring Bull Rock*), Cap Canso, à la place de la bouée perdue l'an dernier. Pendant les forts vents de l'automne, cette bouée s'est éloignée deux fois de la batture, mais on a pu la ramener à sa place et depuis elle a été levée et remise pour l'hiver.

Trente brasses de chaîne d'un quart de pouce et un grappin du poids de 1,800 ont été faits pour la bouée de fer du Rocher Cerbère, laquelle a été posée sur la batture vers la fin de mai. Vers le deux décembre, et par un fort vent, cette bouée s'est détachée et a été emportée jusqu'à la Pointe de l'île Madame, où elle a été retrouvée. Elle a été remise ensuite pour l'hiver. Lorsqu'on l'a retrouvée, elle n'avait plus que 15 brasses de chaîne. L'ancre et les 15 autres brasses de chaînes sont probablement perdus. En 1871, et vers le même temps, cette bouée s'est détachée de son ancre et on l'a retrouvée au Cap Canso. Pour cette bouée importante, il faudra trouver un moyen d'ancrage plus solide l'été prochain.

Au nord du havre de Sydney on a posé une bouée en baril (de fer) pour indiquer la barre de ce côté, et une nouvelle bouée (pièce de bois) pour indiquer la barre sud.

La bouée de la batture Carey, entrée du lac du Grand-Bras-d'Or a été munie d'une nouvelle chaîne à laquelle des pierres servent d'ancre. Cette bouée s'est détachée vers le 1er novembre; mais elle a été retrouvée et mise en lieu sûr depuis. Je n'ai pu savoir encore si son ancrage était perdu.

Quatre nouvelles bouées (en baril) de fer sont faites pour le havre de Port Hood. Elles seront posées aux endroits suivants le printemps prochain :

Une pour indiquer les battures au sud de la Pointe de Portsmouth; une en face de l'extrémité est des battures de Spithead; une vis-à-vis l'extrémité sud de Smith's Spit, et la dernière vis-à-vis l'extrémité ouest des battures de Dean.

Ces sont toutes de grandes bouées de fer, et il n'y a aucun doute qu'elles seront d'une grande utilité aux lieux où elles sont destinées.

Dans le havre et la baie de Lunenburg, on a posé une bouée (en baril) de bois en mai dernier, sur le rocher Sculpin, deux autres bouées (pièces de bois) à Long Shoal—une à chaque extrémité—une autre (aussi en bois solide) à Battery Point Shoal, et la quatrième à Head Shoal.

Le 10 octobre, pendant une tempête, la bouée du Rocher Sculpin s'est détachée et brisée à terre. On a sauvé seulement une partie de son ancrage. Une autre bouée (simple pièce de bois) a été envoyée à Lunenburg, afin qu'elle fût posée sur cette batture pour l'hiver.

Des bouées en baril (de fer) ont été posées à Black Point Shoal, Lockport, mais, vers le premier octobre, toutes se sont détachées et ont perdu leur ancrage, que l'on a remplacé. La bouée de Black Point a été retrouvée, mais on ne la reposera pas avant le printemps.

Une nouvelle bouée en baril (de fer) a été posée le dernier de juillet sur le rocher du Taureau, en vue de Lockport.

Une nouvelle balise a été érigée à Blacksmith's Beach ou North-West Spit, Ile du Nègre, à la place de celle détruite par la tempête du 12 octobre 1871.

Deux bouées (pièces de bois) ont été posées au Rocher Budget—une à chaque bout de la batture; une autre pareille aux Rochers Grog; une à Bartlet's Ledge et une autre en vue de John's Point.

Un grand nombre de bouées—pièces de bois pour la plupart—dont il n'a pas été fait de mention spéciale, ont été tenues en bon ordre comme ci-devant.

L'établissement de secours à l'île au-Sable a été entretenu comme à l'ordinaire, et ses frais pour l'année dernière se sont élevés à \$6,600.

Deux naufrages ont eu lieu ici cette année. Le brigantin *Black Duck*, de Québec et venant de là (Elisha Leander, patron), avec un chargement de bois de service, etc., à destination des Bermudes, s'est jeté à la côte entre 3 et 4 milles à l'ouest de la principale station sur le côté nord de l'île, vers 2 heures a. m. le 1er novembre 1871. Tout l'équipage fut sauvé et conduit à Halifax sur le steamer du gouvernement, le *Lady Head*. Une partie de la voilure et du grément a pu être sauvée, portée à Halifax et vendue au profit des intéressés.

A peu près la moitié du chargement a été sauvée, mais dans une condition endommagée, et comme les frais de ce transport de l'île eussent été plus considérables que le produit de la vente à Halifax, le gouvernement l'a acheté au prix de sa juste évaluation, et ce bois a depuis été employé sur l'île en constructions et séparations. Le prix d'achat a été réparti comme à l'ordinaire.

Le 20 mai, la goëlette américaine, *Boys*, de Marble Head (Martin, patron) chargé de sel et de provisions de pêche et à destination des places de pêche, s'est jeté à la côte pendant une forte brume. Tout l'équipage fut sauvé par un bateau pêcheur et conduit sur l'île. Les objets sauvés furent apportés à l'île quelques semaines après et vendus au profit des intéressés.

La culture, cette année, a fait des progrès sur l'île de Sable. On y a récolté une grande quantité de pommes de terre et autres racines, et les bestiaux qu'on y a amenés l'année dernière y viennent très bien. Il s'écoulera bien quelques années avant que l'on ait reconnu les véritables qualités agricoles de l'île; mais les travaux faits jusqu'ici sous ce rapport promettent des résultats avantageux. J'espère qu'avant longtemps l'île pourra fournir à ses habitants la viande et les végétaux nécessaires à leur consommation, et même avoir du bœuf salé à vendre. Cependant, il serait prématuré de compter sur cette dernière source, attendu que la culture que l'on y fait actuellement n'est encore qu'à l'état d'essai.

Les phares et sifflets d'alarme qui se construisent actuellement dans l'île me font croire à la probabilité d'une modification de son personnel. La somme payée jusqu'ici pour gages est peu élevée, chaque homme ne recevant que \$150 par année, ou environ 40 cts. par jour. Si le taux de ces gages était augmenté, je crois que le département pourrait avoir de meilleurs serviteurs, car, pour ce prix, il est difficile de s'en procurer de bons. Je recommande aussi que le salaire du gardien du poste extérieur, lequel est chargé d'une très-grande responsabilité, soit plus élevé que celui des autres hommes du personnel.

Les naufrages suivants ont eu lieu à l'île St. Paul :

Le 8 décembre 1871 le surintendant a écrit—(sa lettre n'a été reçue que dans le mois de juin suivant)—qu'il croyait devoir faire rapport qu'un navire chargé de bois s'était jeté sur les rochers du côté nord de l'île St. Paul, dans la nuit du 29 novembre et pendant une violente tempête de neige accompagné d'un fort vent de nord-ouest. On suppose que ce navire n'était autre que la barque *Emperor*, de Londres, par le fait qu'une bouée de sauvetage, recueillie au lieu où il avait touché, portait ce nom en grandes lettres noires. Du navire, rien n'a été vu que des débris d'espars et de bois de service. Plus tard, le 3 janvier, le surintendant se rendit à cet endroit, et vit au fond de l'eau une quantité de courbes de fer, des chaînes, des ancres et le cadavre d'un homme, que l'on retira et enterra ensuite à l'anse de la Trinité. L'endroit du naufrage trouvé, les hommes ont passé une semaine à draguer aux alentours, mais sans trouver trace de l'équipage, qui a sans doute trouvé sa tombe au fond de l'eau.

Pendant une forte brume, le 20 juillet, le steamship *Adalia* s'est jeté à la côte. Le surintendant fait rapport que le ciel était clair et couvert d'étoiles jusqu'à deux heures et demie, et que c'est alors que la brume commença à s'approcher de l'île. Il envoya tirer à trois heures moins dix; à quatre heures précises, le canon tira et quelques temps après, croyant enten- tre des coups de sifflet, il envoya immédiatement faire tirer le canon encore une fois. Il est ensuite parti en chaloupe, mais il lui fallut se tenir près du rocher, à mesure qu'il avançait, tant la brume était forte, et avant même d'avoir pu voir le navire, son embarcation l'avait heurté à l'avant. Il attendit là jusqu'à ce que les passagers fussent descendus dans la

chaloupe et il les conduisit à terre. Le capitaine n'avait pas entendu le premier coup de canon, et le second se faisait entendre au moment où le navire touchait. Pendant huit jours ces passagers sont restés au refuge des marins. Les passagers de cabine, le capitaine et les officiers occupèrent la maison de M. McLean, le surintendant, qui donna des soins attentifs à tous ceux que ce malheureux accident avait mis à sa disposition.

Tous quittèrent ensuite l'île sur le vapeur *Pictou*.

Une partie considérable du chargement de ce navire a été sauvée, mais le bâtiment lui-même est complètement démembré.

Le sifflet d'alarme qui fonctionne depuis peu sur l'île St. Paul avertira mieux les navires qu'ils ont à éviter cette côte dangereuse. A l'établissement de secours se trouve toujours un dépôt de vêtements et de provisions destiné aux naufragés.

Pas de naufrages cette année à l'île Scatterie, et son établissement de secours y a été maintenu comme à l'ordinaire.

Les dépenses du steamer *Lady Head* ont été beaucoup augmentées par le grand radoub qu'on lui a fait subir et qui n'était terminé que vers la fin de juillet. Toute la partie supérieure de ce steamer a été renouvelée, et sa chaudière et son engin ont été mis en bonne condition.

J'ai, etc.,

H. W. JOHNSTON.

ANNEXE NO. 5.—ETAT des recettes de l'agence du département de la marine et des pêcheries de la Nouvelle-Ecosse, compte du revenu casuel déposé au crédit du Receveur-Général, durant l'année fiscale expirée le 30 juin 1872.

	\$ cts.	\$ cts.
<i>Ile de Sable.</i>		
Vente de Ponies	257 61	
Vente d'atocas (Cranberries)	458 67	
Produits du <i>Black Duck</i>	249 81	
		966 09
<i>Phares et service côtier.</i>		
Vente de barils vides d'huile, etc.		127 20
<i>Steamers fédéraux.</i>		
Usage de pompe à vapeur et frais de transport de matériaux, <i>Black Duck</i>		325 00
		1,418 29

ANNEXE No. 5.—ETAT de la dépense de l'agence du département de la marine et des pêcheries, à la Nouvelle-Écosse, pour l'entretien des phares, etc., pour l'année fiscale expirée le 30 juin 1872.

		\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.
ENTRETIEN DES PHARES, ETC.				
F. Bragg	Salaire comme gardien du phare Annapolis		230 00	
R. A. Dakin	do do du 22 février au 30 juin		285 71	
do	Salaire comme gardien temporaire du phare Annapolis		100 00	
	Réparations et approvisionnements		35 21	
J. Tait	Douze mois de salaire comme gardien du phare de la rivière aux Pommes		380 00	
E. Young	do do		400 00	
J. S. Smith	do do		380 00	
	Barrington		7 50	
J. Crotty	Réparations et approvisionnements		360 00	
H. M. Kugges	do do Black Rock		400 00	
	do do Boar's Head		2 50	
	do do Réparations et approvisionnements		460 00	
J. Sutherland	do do Ile aux Églantiers		20 00	
	do do Réparations et approvisionnements		420 00	
N. Campbell	do do Ile du Castor		69 87	
	do do Réparations et approvisionnements		480 00	
J. Doane	do do Cap de Sable		16 50	
	do do Réparations et approvisionnements		500 00	
M. Robichau	do do Cap Ste. Marie		350 00	
D. Morrison	do do Black Rock Point		480 00	
D. Coudon	do do Cap St. George		8 20	
	do do Réparations et approvisionnements		460 00	
B. Rynard	do do Ile Cross		57 85	
A. Ross	do do Réparations et approvisionnements		400 00	
	do do Ile aux Oiseaux		32 00	
A. Munroe	do do Réparations et approvisionnements		400 00	
	do do Ile au Caribou		27 10	
B. Faulker	do do Réparations et approvisionnements		380 00	
	do do Ile du Diable		181 71	
W. Condon	do do Réparations et approvisionnements		500 00	
do	do Ile aux Chênes		150 00	
	Remboursement pour perte de propriété dans une tempête		1,867 83	
J. Hanlon	Douze mois de salaire comme gardien de l'Ile aux Atacas		472 00	
	Réparations et approvisionnements		234 40	

A reporter

ANNEXE 5.—ETAT de la dépense de l'agence du département de la marine et des pêcheries, à la Nouvelle-Écosse, pour l'entretien des phares, etc., pour l'année fiscale expirée le 30 juin 1872.—*Suite.*

		\$	cts.	\$	cts.
<i>Report.</i>					
ENTRETIEN DES PHARES, ETC.— <i>Suite.</i>					
J. White	Douze mois de salaire comme gardien de l'île aux Poissons	280	00		
S. T. N. Scllon	do	240	00		
B. Haney	do	10	00		
J. Côté	do	400	00		
P. Duain	do	233	76		
J. Hayden	do	20	00		
G. S. Peart	do	500	00		
H. G. Bennett	do	20	03		
C. E. Rathburn	do	400	00		
S. C. Campbell	do	194	49		
E. Wolf	do	220	00		
C. Firth	do	500	00		
J. A. Ernst	do	1	00		
L. Kavanagh	do	250	00		
W. Eady	do	350	00		
C. J. T. Fox	do	360	00		
D. George	do	15	00		
D. Moser	do	500	00		
H. B. Lowden	do	244	97		
A. Hogg	do	240	09		
	do	23	90		
	do	460	00		
	do	230	79		
	do	12	77		
	do	480	00		
	do	69	48		
	do	400	00		
	do	594	41		
	do	450	00		
	do	460	00		
	do	142	03		

J. Power	do	280	00
J. M. Dunn	do	200	00
M. Amero	do	240	00
E. Perry	do	37	00
J. McDonald	do	260	00
J. Mandell	do	6	65
R. A. Spencer	do	200	00
J. McLeun	do	11	94
J. C. Crowell	do	400	00
J. D. Sutherland	do	100	00
J. G. Peters	do	820	00
G. McKay	do	250	00
R. F. Bent	do	0	50
R. Gilkie	do	300	00
E. Horne	do	31	50
L. McDougall	do	40	00
T. Eaton	do	2	85
J. Reece	do	460	00
J. Buck	do	14	85
	do	260	00
	do	260	13
	do	400	00
	do	335	20
	do	350	00
	do	176	74
	do	420	00
	do	359	00
	do	460	00
	do	287	55
	do	75	00
	do	225	00
	do	48	75
	do	138	92
	do	200	00
	do	340	00
	do	2	90
	do	100	00
	do	64	37
	do	400	00
	do	140	80
	do	350	00
	do	41	85
	do	460	00
	do	15	03
	do	50	00
	do	170	08
	do	250	00

A. reporter.

ANNEXE 5.—ETAT de la dépense de l'agence du département de la marine et des pêcheries, à la Nouvelle-Ecosse, pour l'entretien des phares, etc., pour l'année fiscale expirée le 30 juin 1872.—*Suite.*

	\$	cts.	\$	cts.	\$	cts.
<i>Reporté.</i>						
ENTRETIEN DES PHARES, ETC.— <i>Suite</i>						
J. P. Dillon.....	400	00			30	779 21
Une année de salaire comme gardien de Whitehead.....						
Réparations et approvisionnements.....						
<i>Sifflet d'alarme de l'île au Phoque.</i>						
S. Beardon.....	180	82				
W. Hayden.....	320	65				
W. M. Smith.....	1,603	48				
R. P. McEivertin.....	201	89				
J. Crowell.....	180	00				
N. R. Clements et Cie.....	430	00				
B. K. Hickins.....	141	00				
R. Thomas.....	108	00				
H. W. Johnston.....	108	15			3,288	99
<i>Sifflet d'alarme de Digby.</i>						
C. Christie.....	214	00				
J. M. Smith.....	608	60				
J. McNeill.....	83	00				
H. W. Johnston.....	16	83			922	43
<i>Sifflet d'alarme de l'île aux Églaniers et Yarmouth.</i>						
W. M. Smith.....	360	00				
O. J. T. Fox.....	400	00				
	753	71			1,513	71
A reporter.....						

	\$	cts.	\$	cts.	\$	cts.
<i>Sifflet d'alarme de l'île Cranberry.</i>						
J. Cormack.....	363	62				
J. S. Carvell.....	4,500	00				
co J. Cormack.....	35	00				
J. Fraser, Reynolds et Cie.....	91	57				
J. Hunter.....	118	92				
W. M. Smith.....	72	63				
W. S. Symonds et Cie.....	82	45				
H. W. Johnston.....	164	80			5,428	99
<i>Etablissement de sauvetage, Ile Scattaric.</i>						
M. et F. Eagan.....	23	48				
Lordly et Stimpson.....	121	04			144	52
<i>Etablissement de sauvetage, Ile St. Paul.</i>						
D. J. McNeill.....	800	00				
Do.....	800	00				
H. W. Johnston.....	225	75			1,825	75
<i>Station de signaux.</i>						
J. K. Goold.....					950	11
<i>Dépenses, du 1er juillet 1871, au 31 mars 1872.</i>						
<i>Bouées et balises.</i>						
W. McNeill.....	25	00				
J. White.....	46	50				
M. Amero.....	20	00				
J. Hayden.....	15	00				
R. McNeill.....	10	00				
G. S. Peart.....	20	00				
J. A. Fraser.....	63	00				
J. Kendrick.....	37	45				
A. W. Begelow.....	120	00				
L. Kavanagh.....	30	00				
M. Walsh.....	67	00				
H. Peck.....	40	00				
C. Muggah.....	100	00				
D. Marchand.....	62	50				
W. Nicholson.....	35	00				
H. C. Pine.....	20	00				
D. Wardle.....	20	00				
A reporter.....						

ANNEXE 5.—ETAT des dépenses de l'Agence de la Nouvelle-Ecosse du département de la Marine et des Pêcheries pour l'entretien des phares, etc., pendant l'année expirée le 30 juin 1872.—*Suite.*

	\$	cts.	\$	cts.
<i>Report.</i>				
<i>Bouées et balises.—Suite.</i>				
W. Young.....	117	79		
W. S. Symonds.....	294	93		
S. et J. Cohen.....	10	00		
W. McLean.....	377	25		
Do.....	51	95		
Black, Frères et Cie.....	50	05		
P. Paint, jun.....	27	50		
A. McKay.....	131	00		
G. R. Taylor.....	95	00		
C. F. Cotton.....	837	22		
Fraser, Reynolds et Cie.....	268	59		
D. Whitman.....	9	00		
I. W. Wilson.....	9	10		
J. Waddle.....	18	00		
J. Tait.....	3	68		
Capt. Townsend.....	2	00		
G. Wilson.....	6	00		
			3,040	51
<i>Etat Général.</i>				
J. H. Kendrick.....	1,209	00		
E. Chanteloup.....	563	66		
P. yowse Frères.....	264	60		
F. A. Fitzgerald et Cie.....	293	29		
S. Crawford.....	70	69		
W. Hare.....	242	20		
Cie. de verre Union.....	575	75		
J. Melvin.....	11	90		
S. W. Martin.....	183	05		
D.avis et Cie.....	722	53		
J. Laws et Cie.....	2,139	25		
W. S. Symonds et Cie.....	576	50		
M. F. Eager.....	173	12		
Fraser, Reynolds et Cie.....	106	96		

	\$	cts.	\$	cts.
<i>Report.</i>				
<i>Etat Général.</i>				
F. D. Corbett et Cie.....	11	43		
W. Jack.....	4	16		
J. F. Pielon.....	24	18		
Capt. N. White.....	7	83		
D. Whitman.....	2	00		
W. Young.....	3	12		
G. P. Black.....	5	20		
E. W. Fishwick.....	47	22		
A. Livingston.....	2	70		
Chemin de fer de la N.-E.....	65	20		
J. A. S. De Wolfe et Fils.....	4	66		
C. Keough.....	1	60		
J. P. Koold.....	51	19		
J. J. P. Mott.....	112	42		
J. J. Bentley.....	169	40		
R. G. Fraser.....	96	00		
J. Raye.....	5	00		
Lieut.-Colonel T. Wilby.....	43	10		
E. P. Hart.....	31	20		
R. A. Peters.....	42	50		
O. C. Herbert.....	5	50		
A. Robinson.....	24	00		
J. Findlay.....	7	00		
Smith et Kay.....	4	00		
J. R. Bent.....	27	40		
J. J. McDonald.....	11	45		
E. G. W. Greenwood.....	5	70		
Davis et Cie.....	87	20		
J. G. Block.....	34	99		
A. Woodgate.....	3	20		
R. Huntington.....	79	76		
Cie. de publication du Citizen.....	13	00		
Willis et Davis.....	14	60		
A. Grant.....	7	92		
N. W. Bryden.....	9	75		
W. Elder.....	1	50		
H. W. Johnston.....	5	00		
H. Harsborne.....	40	00		
J. S. Mitchell.....	43	50		
C. Niel.....	439	18		
T. P. Jost.....	133	33		
do.....	7	73		
J. H. Kendrick.....	321	44		
S. Cunard et Cie.....	11	68		
E. Cann.....	3	80		
A. Munroe.....	1	19		
J. Haulon.....	2	50		
G. Bent, jun.....	9	00		

A report.

APPENDICE 5.—Etat des dépenses de l'agence de la Nouvelle-Ecosse du département de la marine et des pêcheries pour l'entretien des phares, etc, pendant l'année expirée le 30 juin 1872.—*Suite.*

	\$	cts.	\$	cts.
H. Haverstock.....	60	00		
R. Abbott.....	1	25		
C. Neil.....	12	25		
W. H. Tully.....	76	66		
J. Melvin.....	51	20		
M. Phelan.....	9	00		
J. Mitchell.....	149	40		
W. Munrohead.....	2,600	00		
Banque de Montréal.....	6	50		
C. F. Clinch.....	1,140	32		
G. W. Cook.....	945	68		
do.....	31	00		
Lordly et Stimpson.....	132	42		
J. Hilfer.....	10	80		
P. Grantet Cie.....	15	80		
A. Stephen et Fils.....	16	50		
W. H. Tully.....	29	90		
do.....	9	50		
Kent et Melvin.....	24	19		
J. Woodhill et Fils.....	8	12		
A. et H. Creighton.....	1	35		
E. G. et C. Hayner.....	30	00		
J. Dillon.....	4	08		
J. J. Scriven.....	80	73		
S. Tufts.....	445	66		
Mitchell et Cie.....	10	05		
J. H. Harding.....	15	68		
E. Billman.....	29	60		
Coughlan et Cie.....	120	00		
H. W. Johnston.....	80	00		
do.....			15,380	11
Montant transféré au compte de construction.....			63,254	33
			1,999	14
				61,225 19

Report

Etat général.—*Suite.*

Caisses d'emballage.....
 Réparation de poulies.....
 Camionnage.....
 Planches de pin.....
 Caisses d'emballage.....
 Entassement de charbon.....
 Services et dépenses au sujet des naufrages, à l'entrée du port d'Yarmouth.
 Louage de la goélette *New England*, pour la saison de 1871.....
 Remise d'un quart par cent pour la saison.....
 Louage de la goélette *Ella G. McClain* pour transporter les approvisionnements.....
 Gages de l'équipage.....
 Déboursés.....
 Provisions.....
 Lest.....
 Literie.....
 Lampes.....
 Droit de dock.....
 Bois.....
 Eau.....
 Beuf.....
 Cartes.....
 Quaiage.....
 Divers.....
 Pain.....
 Provisions.....
 Approvisionnements.....
 Poisson.....
 Beuf.....
 Allocation aux bateliers, Ile aux Loups-Marins.....
 do..... Ile de Vase.....

Montant transféré au compte de construction.....

ANNEXE 5.—Etat des dépenses relatives aux établissements de sauvetage des Iles au Sable et aux Loups-Marins, pendant l'année expirée le 30 juin 1872.

S. P. Dodd.....	572	00		
do.....	2,202	89		
Freser, Reynolds et Cie.....	315	48		
J. Mowat.....	13	53		
R. Currie.....	643	55		
Kent et Melvin.....	2	40		
E. Pelepas.....	8	19		
Cie. d'assurance maritime de l'Océan.....	4	75		
W. M. Smith.....	48	80		
J. Melvin.....	59	50		
J. D. Nash.....	178	70		
Capt. P. A. Scott.....	46	20		
C. Neil.....	24	25		
W. H. Tully.....	82	50		
W. Murray.....	62	00		
J. Horgan et fils.....	88	60		
J. Hays et Cie.....	10	52		
A. Beak et fils.....	8	50		
D. H. Pitts.....	100	00		
E. Toham.....	61	79		
E. L. Peters.....	42	00		
W. F. Ead.....	19	00		
J. J. Scriven.....	50	00		
G. Piers.....	11	50		
J. Whitman.....	63	50		
J. H. Hamilton.....	49	00		
R. Carver.....	456	00		
W. H. Nauffis.....	11	63		
H. W. Johnston.....	41	80		
do.....	5	40		
J. McK. y et Cie.....	117	00		
W. S. Symonds et Cie.....	12	00		
A. Robinson.....	18	00		
J. McDonald.....	188	34		
H. Cook.....	41	56		
H. W. Johnston.....	6	52		
Chipman freres.....	8	33		
Lordly et Stimpson.....	736	63		
G. S. Yeaks.....				
J. Fowler.....				
J. W. Marrow.....				
S. W. Crossland.....				
			6,007	15

ANNEXE No. 6.

RAPPORT DE L'AGENCE DU NOUVEAU-BRUNSWICK DU DÉPARTEMENT
DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES, POUR L'ANNÉE EXPIRÉE LE 30
JUN 1872.

AGENCE DU DÉPARTEMENT DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES.

ST. JEAN, NOUVEAU-BRUNSWICK,

24 décembre 1872.

MONSIEUR.—J'ai l'honneur de vous faire rapport sur les opérations de cette agence du département pour l'année expirée le 30 juin 1872.

PHARES ET SERVICE CÔTIER.

On trouvera annexé à ce rapport un état détaillé des différents phares, indiquant le coût de leur entretien.

Le nombre de phares en opération, sous le contrôle de cette agence du département pendant la période plus haut mentionnée, est de trente huit.

Le coût total de leur entretien—y compris les salaires des gardiens, celui de l'inspecteur et ses frais de route, et les salaires des gardiens des deux sifflets d'alarme placés, l'un à l'Île aux Perdrix et l'autre à la Pointe aux Lépreux—s'élève à la somme de \$20,221.68.

On trouvera aussi annexés les noms des phares visités par l'inspecteur, en même temps que son rapport sur ces phares.

Les réparations et les améliorations qu'on a fait subir aux différents phares ont été soigneusement surveillées par l'inspecteur, et l'on n'y a employé que les sommes strictement nécessaires exigées par le bon fonctionnement du service public.

Durant l'hiver, M. Tomlinson, le surintendant général des phares du Canada, a visité plusieurs des stations et a été d'un grand secours pour l'installation du mécanisme du phare de l'Île Wolf méridional. On annonce maintenant que ce phare est un des plus puissants et des plus brillants dans la Baie de Fundy, et qu'il rend les plus grands services aux navires qui sillonnent ces eaux.

La balise-lumière dans le Lavre de St. Jean et celle de l'Île aux Perdrix à son entrée, ont été aussi visitées par M. Tomlinson, ainsi que les phares de l'Île Bliss, Head Harbor, St. André, Cap Enragé et Pointe Cassie; je présume qu'on vous a présenté un rapport régulier sur la condition de tous ces phares.

ÎLE AUX PERDRIX.

Les becs de lampes employés à ce phare sont à mèche plate No. 2, de petite grandeur; comme on les trouvait trop petits pour une station aussi importante que celle de l'Île aux Perdrix, on fit venir de Montréal des lampes à mèche ronde avec des becs de plus grande dimension. À l'arrivée de ces lampes, elles furent envoyées à cette station, mais M. Tomlinson qui s'était chargé de cette affaire, ayant été appelé par ses devoirs dans une autre agence, le changement n'a pu s'opérer qu'après la soumission de ce rapport. Lorsque William Smith, Ecr., votre député, a visité cette agence du département, il se rendit à l'Île aux Perdrix en compagnie de l'auteur de ces lignes et de William M. Smith, Ecr., Inspecteur des bateaux à vapeur, et donna ordre de substituer aux becs à mèches plates No. 2, alors en usage, des becs plus grands à mèches rondes et à mèches plates. Ce changement fut fait en

conséquence, et maintenant on se sert, au phare de l'Île aux Perdrix, de neuf immenses mèches plates et de trois mèches rondes de la plus grande dimension, donnant une lumière très puissante et brillante. L'auteur de ces lignes a prié les capitaines des steamers que visitent régulièrement ce port, de faire connaître au département ce qu'ils pensent du récent changement de lampes.

BALISE-LUMIÈRE.

M. Elijah Ross a eu le contrôle de la balise pendant plusieurs années. A l'expiration de la présente année fiscale, M. Ross a offert sa résignation (dans le but d'entrer dans une manufacture à Carleton), laquelle résignation vous a été régulièrement soumise, et, en attendant la nomination de son successeur, M. Timothy Clarke remplit la charge. M. Clarke entretient une bonne lumière et voit à ce que les bâties et les alentours soient tenus en bon ordre. La grosse cloche achetée par le département pour sonner pendant les brouillards a été posée, et elle sonne maintenant par intervalles dans les temps brumeux en réponse au sifflet des steamers ou à l'appel des navires cherchant à pénétrer dans le port.

La longueur de temps que durent souvent les brouillards dans cette baie et ce port, démontre la nécessité de mettre la cloche en branle par une simple machine, vu l'importance de ce guide pendant les temps brumeux.

ÎLE BLISS.

Le phare de l'Île Bliss a été bien entretenu, et donne satisfaction général aux steamers et aux nombreux navires qui font le cabotage.

Le canon d'alarme autrefois employé à la Pointe-aux-Lépreux a été transporté à cette station, et a été d'un secours important aux steamers qui s'approchaient de terre.

Le canon appartenait à la compagnie de vapeurs internationale qui, apprenant le désir du département de le transférer de la Pointe-aux-Lépreux à l'Île Bliss, l'offrit généreusement pour ce dessein, et sa voix se fait maintenant entendre pendant les brouillards. Un sifflet d'alarme se fait aussi entendre en réponse à celui des steamers à de courts intervalles. Le capitaine Belmore parle avec éloge de ce signal, et MM. Lunt et Cie., m'ont, en réponse à ma demande, adressé une lettre dont voici copie au sujet du phare et du sifflet d'alarme de l'Île Bliss.

ST. JEAN, 29 novembre 1872.

J. H. HARDING, Ecr.,

Département de la Marine et des Pêcheries,
St. Jean.

Monsieur,—Au sujet du phare de l'Île Bliss, je vous annonce avec beaucoup de plaisir que j'ai la conviction qu'il est entretenu d'une manière efficace. Le canon a été promptement tiré et le sifflet s'est fait entendre durant les temps brumeux, ce qui a été d'un service réel à notre steamer, le *City of St. John*, pendant qu'il naviguait dans cette partie de la Baie de Fundy.

Je suis, etc.

ENOCH LUNT,
R. G. LUNT,

D'après une conversation que j'ai eue avec le capitaine Belmore, je crois que ce sifflet d'alarme serait une acquisition importante pour les autres phares de la baie, où il n'y a aucun signal d'alarme régulier, et où les navires sont obligés de s'approcher près de la côte pour entrer dans le port ou de franchir un passage étroit pour y arriver. Cette station a grand besoin d'une bâtisse convenable pour l'emmagasinage de l'huile.

HEAD HARBOUR.

Le gardien a fait rapport que la lanterne du phare à cette station exige des réparations pour empêcher la pluie et le vent de passer à travers les fentes et de briser les cheminées. La levée près du phare a été emportée par la marée et le ressac, au point qu'il n'y a plus que huit

pieds pour se rendre aux fondations du phare. En conséquence il a été donné ordre de construire un coffrage pour protéger son mur de fondation contre l'action des marées.

Il faut couvrir en bardeaux le magasin et faire d'autres réparations que l'inspecteur surveillera. M. Snell s'est démis de ses fonctions de gardien et a été remplacé par M. Henry McLaughlin.

— ST. ANDRÉ.

Le phare de St. André n'a eu besoin que de peu de réparations l'an dernier, mais les blocs de la bâtisse courraient le risque d'être emportés. Les réparations que vous avez ordonnées ont été exécutées et le coût s'élevant à \$221.96 figurera au compte de la prochaine année fiscale.

— POINTE AUX LÉPREUX.

Le phare à cette station est bien entretenu, vu qu'il est placé sur la route de tous les steamers et spécialement des caboteurs. On croit important de substituer pour ce phare aussi aux becs de lampe à mèches plates No. 2, de grands becs qui augmenteront la puissance de cette lumière qui tient la première place après celle de l'Île aux Perdrix, à l'entrée du port de St. Jean.

Les phares de Swallow Tail et de Gannet Rock exigent des réparations ainsi que les abords ou cales de débarquement endommagés par de fortes tempêtes. Dans ce but, une petite somme a été comprise dans les estimations pour l'année fiscale de 1872.

Durant une tempête de neige, le *Sarah Sloan* a fait naufrage à l'extrémité nord du Grand Manan, et de son équipage, composé de onze marins, il n'y eut de sauvé que Charles Turner, un homme de couleur. Il a terriblement souffert de froid, et, transporté à cette ville par le capitaine Gaskill, il fut placé dans l'hôpital où l'amputation des deux pieds fut jugée nécessaire. L'opération a parfaitement réussi, et le patient, croit-on, pourra marcher à l'aide de pieds artificiels.

— PHARE DE QUACO.

La lumière de ce phare a été augmentée par la substitution de becs mammoth à mèches plates aux mèches plates No. 2, et les habitants de Quaco font un rapport très-favorable de ce changement.

— ÎLE GRINDSTONE.

Ce phare, quoique n'étant pas muni des plus grands becs, a la meilleure bâtisse de tous les phares de la baie et chaque chose est tenue dans le meilleur ordre possible. On se propose de changer les becs de lampe et d'y substituer les becs mammoth à mèches plates. Ce phare n'a coûté que la dépense encourue pour son entretien ordinaire. Le dernier gardien, M. Clarke a été obligé d'abandonner sa charge à cause de la mauvaise santé de sa femme.

— CAP ENRAGÉ.

Tout ce qui a été dépensé pour ce phare l'a été pour l'entretien ordinaire. Mais je désire vous faire connaître le mauvais état de la bâtisse où réside le gardien. C'était dans cette bâtisse qu'était autrefois le vieux phare. Les chambres sont très-petites et peu confortables, et ne pourraient servir du tout si ce n'était le porche y attaché. Les inspecteurs n'ont pas conseillé de faire des améliorations sur cette vieille bâtisse depuis plusieurs années, dans la persuasion qu'ils étaient, qu'avec la somme nécessaire pour rendre la résidence passable, on élèverait une bâtisse neuve convenable. La nécessité d'une nouvelle construction se fait maintenant d'autant plus sentir que les grands vents de l'hiver dernier ont tout démoli l'ancienne bâtisse.

ILE AUX PHOQUES OU DE MACHIAS.

On a fait aux cheminées de ce phare quelques changements nécessaires, vu que le gardien ne trouvait pas sûr l'ancienne disposition de leurs conduits. Il y eut aussi quelques autres réparations dont le besoin se faisait sentir. Le gardien rapporte que ce changement a donné une très grande satisfaction et que la crainte qu'il avait du feu a maintenant disparue. Les réparations ont coûté \$79.90 ; cette somme paraîtra dans les comptes pour 1872-73.

SIFLET D'ALARME, ILE AUX PERDRIX.

Il y eut, dans le cours de l'année dernière à cette station, plusieurs changements importants faits pour amener une plus grande économie à l'avenir. Ces changements ont été surtout accomplis par le mécanicien à une dépense modérée pour le département.

Le rail conduisant de la remise de l'engin au débarcadère, de l'extrémité orientale de l'île pour le transport du charbon et du bois à la remise de l'engin et au hangar à charbon sur l'extrémité occidentale, était dispendieux et difficile à entretenir. Un petit engin était stationné dans le hangar à charbon pour hâler les chars chargés du rivage à la station, et comme les frais d'entretien de cette voie, faite en madriers, sur un sol inégal, constamment dérangé par le froid et les tempêtes, avec la dépense supplémentaire d'une corde très longue pour tirer les chars et d'un autre engin servant à ce dessein, étaient trop élevés, on a trouvé que cette besogne pourrait être accomplie à meilleur marché par le charriage ordinaire. Pour mettre ce dessein à exécution, il ne fallait que réparer le chemin du quai récemment construit et bâtir un pont incliné du nouveau quai à la levée, pour transporter avec un cheval et une charrette le charbon et le bois du quai ou navire directement à la remise de l'engin. Ce changement, d'après vos ordres, fut adopté et eut pour résultat, selon les prévisions, le transport moins dispendieux et plus facile des approvisionnements pour cette station et pour le phare de l'île aux Perdrix.

Le petit engin ne servant plus au dessein plus haut mentionné, fut transféré à la remise de l'engin, et sert maintenant à pomper l'eau du puits dans le réservoir, à l'intérieur de la bâtisse. Ceci a lieu quand l'engin est sous vapeur, pour ne pas causer une nouvelle dépense de combustible. Cet engin sert encore à faire mouvoir un tour, à scier le bois et à tout ouvrage de ce genre, de sorte que l'excédant de la vapeur est utilisé. On avait l'intention de relier les tuyaux conduisant de la pompe du gros engin avec le puits extérieur, mais le mécanicien a préféré laisser accomplir cet ouvrage par le petit engin.

On a fait une autre amélioration très importante en mettant les deux puits en communication au moyen d'un conduit posé à une profondeur hors de l'atteinte de la gelée de manière à faire écouler l'eau du grand puits dans le petit, (sans la pomper à force de bras, comme autrefois) assurant ainsi en tout temps, au puits de la remise de l'engin un approvisionnement d'eau constant et régulier.

SIFLET D'ALARME, POINTE AUX LÉPREUX.

Cet établissement n'a coûté durant l'année dernière que les frais ordinaires de son entretien. L'efficacité de cet établissement s'est bien maintenue et les pilotes et les navigateurs qui parcourent la baie en parlent avec avantage. Le son de ce sifflet est souvent entendu à une distance de vingt-cinq milles de la station.

BOUÉE A CLOCHE, ILE AUX PERDRIX.

Cette bouée, ancrée à l'extrémité orientale de l'île, est une des plus importantes de celles qui se trouvent dans les ports de la Baie de Fundy. Placée dans un endroit exposé, elle est constamment en mouvement, et parfois, durant les grosses tempêtes elle est battue violemment par les flots en furie. Les anneaux de fer et les chaînes d'ancrage sont ainsi mis à une dure épreuve par le frottement continuel.

M. Alexander Reed, gardien du phare de l'île aux Perdrix,—un des plus dignes de confiance et des plus intelligents parmi les vieux employés—à le contrôle spécial de cette bouée. M. Reed a fait rapport que les anneaux et la chaîne avaient besoin de réparations. La bouée à cloche fut en conséquence transportée à la ville, et pendant qu'on lui faisait subir des répa-

rations, on mit à sa place une bouée en baril. La dépense pour la nouvelle chaîne, les anneaux, le peinturage et autres réparations s'est élevé à \$397.05.

PHARE DE LA POINTE REED.

Cette balise a trois lanternes donnant sur le port, trois lumières rouges, et trois lumières blanches du côté de la ville.

La municipalité de la ville supporte un tiers, et le département les deux tiers des frais d'entretien de cette balise-lumière.

Pendant l'année l'on a trouvé nécessaire de faire des réparations au mur de fondation et de l'exhausser par une assise en pierre de taille.

Le contrat pour cet ouvrage a été donné par l'ingénieur de la cité à M. Tay, au prix de \$80.

LES PHARES DE LA RIVIÈRE ST. JEAN.

La lanterne de la station de Green Head ayant pris un feu, le phare fut deux nuits sans être éclairé. Information fut donnée de ce fait. La lanterne de la Pointe au Chêne a subi des réparations durant l'hiver. Tous les phares sont bien entretenus.

PHARE DE JOURMAIN.

De grandes difficultés furent éprouvées par le gardien à cause de l'absence d'une route conduisant du phare à la voie publique. Un contrat fut en conséquence passé avec M. George Allan, pour enlever les arbres et faire un chemin à barrières, selon les spécifications, pour la somme de \$100. L'inspecteur lui a donné \$70 en à compte pour les travaux qui avaient été faits dans le chemin; le reste lui sera payé quand la route subira une inspection finale. Une petite grange a aussi été construite à cette station.

Les approvisionnements ont été envoyés à toutes les stations à des frais modérés, et je suis informé de différentes sources que les phares sont bien entretenus, et que les gardiens manifestent tous un zèle recommandable et sont toujours prêts à satisfaire aux désirs du département.

J'ai etc.

J. H. HARDING,

*Agent du Département de la Marine et des
Pêcheries pour le Nouveau-Brunswick.*

L'Honorable PETER MITCHELL,
Ministre de la Marine et des Pêcheries, etc., etc.,
Ottawa.

RAPPOT DE L'INSPECTEUR DES PHARES.

MIRAMICHI,

NOUVEAU-BRUNSWICK,

3 décembre 1873.

A l'agent du Département de la
Marine et des Pêcheries,
St. Jean, N. B.

MONSIEUR.— Dans le cours de l'année dernière, je n'ai pu visiter en personne tous les phares de cette province, parce que j'avais reçu ordre de me rendre aux Îles St. Paul et de Sable pour y ériger des sifflets d'alarme.

Néanmoins, j'ai beaucoup de plaisir à vous annoncer qu'ayant visité plusieurs des phares et des sifflets d'alarme placés sous mon contrôle, je les ai trouvés tous en ordre parfait et entretenus d'une manière très-efficace.

DALHOUSIE.

Le phare de cette station est dans un ordre parfait. Je l'ai visité deux fois à la saison dernière et j'ai trouvé le gardien à son poste. Les bâties devront être peinturées à la prochaine saison.

MISCOU.

J'ai visité cette station le 26 mai, et j'ai trouvé les bâties propres, les lampes en bon ordre et donnant une lumière excellente. J'ai resté toute la nuit à cette station pour voir le fonctionnement de la lumière.

Cette station exige peu de réparations pour l'an prochain, si ce n'est qu'elle a besoin d'être peinturée et le mur de fondation jointoyé.

CARAQUET.

Ce phare a été visité le 28 mai. Il est en bon ordre; l'habitation propre. D'après les instructions du Département, j'ai fait ériger à cette station un langar à bois, au prix de \$80. Le gardien, M. Kerr, est très attentif.

SHIPPEGAN.

Un petit phare a été construit sur l'Islet, dans le chenal de Shippegan, comté de Gloucester, province du Nouveau-Brunswick, et a été allumé pour la première fois le 16 octobre. Une petite balise-lumière est beaucoup nécessaire à cette place pour indiquer le cours du chenal. Conformément aux instructions du Département, j'ai mis cette station sous la charge de François Dumaresque. Ce phare est de la plus grande importance pour les pêcheurs qui veulent entrer dans le port. Une remise pour l'huile y a été construite aussi.

TRACADIE.

Un petit phare a été bâti à l'embouchure du chenal de Tracadie, dans le comté de Gloucester, province du Nouveau-Brunswick. Il possède une lumière blanche fixe qui a commencé à éclairer le 16 octobre.

Une petite balise-lumière est aussi nécessaire à cette station en alignement avec le phare, pour indiquer le chenal.

D'après les instructions du département, j'ai mis William Archer comme gardien. Le phare est utile aux navires qui font escale, ainsi qu'à ceux qui montent et descendent la baie. Une remise pour l'huile a été aussi bâtie en communication avec le phare.

ILE DU PORTAGE.

Ce phare est en bon ordre et n'a besoin de rien pour quelque temps, outre la dépense annuelle ordinaire. On y a bâti cette année une habitation pour le gardien;—elle a été terminée en mai dernier; elle est confortable sous tous les rapports et satisfait le gardien.

RICHIBOUCTOU.

Le phare à cette station est en bon ordre. A part d'être peinturée, la bâtisse ne coûtera que la dépense annuelle ordinaire.

POINTE CASSIE.

Un phare et une habitation ont été construits à cette place. J'ai visité cette bâtisse plusieurs fois durant sa construction. Une lumière blanche à feu tournant est placé dans la tour; elle est très puissante, et les patrons des steamers et des autres bâtiments qui fréquentent le terminus du chemin de fer à Shédiac en parlent avec éloges. Ce phare a été allumé pour la première fois le 30 août. Le gardien, P. Leblanc, est très attentif et tient la bâtisse en bon ordre.

QUACO.

J'ai visité cette station le 30 août, la bâtisse est propre et en bon ordre. Le gardien est très attentif et obligeant. Je recommande de peindre la bâtisse à la prochaine saison. Le roc sur lequel est construit la tour se mine considérablement.

ILE WOLF.

Il y eut un phare d'érigé à cette station, sur la pointe sud-est de la partie sud ouest de l'Île Wolf, Baie de Fundy; son feu est blanc et tournant. La lanterne est au sommet de l'habitation du gardien, qui est une maison de bois carrée peinte en blanc.

Je recommanderais qu'un hangar à bois y fut construit pour permettre au gardien de conserver son combustible, vu qu'il est impossible à certains intervalles de travailler au dehors. Cette lumière a paru pour la première fois le 20 novembre dernier. Le surintendant-général a visité cette place de bonne heure au printemps, et m'a informé dans quel état il l'a trouvée. Il m'a suggéré quelques améliorations à faire à l'extérieur de la bâtisse, améliorations que je mettrai à exécution aussitôt que possible.

ILE BLISS.

Un phare a été construit sur la pointe occidentale de cette Île, comté de Charlotte, Nouveau-Brunswick, dans la Baie de Fundy.

La bâtisse est de forme carrée et en bois, peinte en blanc avec une lumière rouge fixe; l'appareil d'éclairage est catoprique. Il a commencé à éclairer le 1er décembre dernier. Le surintendant-général a visité et inspecté ce phare cette année.

CAP JOURIMAIN.

J'ai visité cette station le 18 octobre dernier. La lanterne est dans un espace très restreint et le gardien est gêné pour se mouvoir quand il tient la lanterne en ordre. Il y avait quelques fissures au sommet de la lanterne, que j'ai ordonné de boucher.

On était à peindre le phare qui en avait grand besoin. La bâtisse, généralement, est en bon ordre.

BALISES-LUMIÈRES.

On a érigé cette année, à l'extrémité inférieure de l'Île aux Renards, à l'embouchure de la Rivière Miramichi, deux balises-lumières avec des maisons pour les gardiens. Outre ces balises, il y en a huit autres sur la Rivière Miramichi—deux à Shédiac, et six sur la Rivière St. Jean, toutes en ordre parfait.

BOUÉES ET BALISES.

Le système de bouées dans les différents ports sous mon contrôle a été très satisfaisant. Le service a coûté plus cher qu'autrefois, à cause des tempêtes violentes et de la glace qui a pris plus tôt que l'habitude. Les pilotes, en conséquence de l'augmentation des gages, ont demandé plus qu'autrefois pour lever et poser les bouées. Il y a eu trois fois des plaintes au sujet de ce service. Il faudra quelques nouvelles bouées à la prochaine saison.

HOPITAL DE LA MARINE, MIRAMICHI.

Il n'y eut l'année dernière aucune dépense, outre que celle exigée pour le personnel et l'entretien de cette institution. J'ai pris des arrangements pour faire peindre la bâtisse et les clôtures et faire jointoyer la maçonnerie. Dans l'intérieur de la bâtisse tout est en bon ordre.

OBSERVATIONS GÉNÉRALES.

L'huile dont on s'est servi cette année était bonne, car aucune station ne s'en est plaint; mais les barils ont coulé, ce qui a causé une perte considérable lorsqu'on l'a tirée pour la mettre dans les réservoirs:

Il faut de nouveaux réservoirs pour les phares récemment érigés.

J. MITCHELL,

Inspecteur des phares.

ANNEXE No. 6.—ETAT de la dépense de l'Agence du Nouveau-Brunswick du Département de la Marine et des Pêcheries pour l'entretien des phares, etc., pour l'année fiscale expirée le 30 juin 1872.

A QUI PAYÉ.	SERVICE.	\$	cts.	\$	cts.
	SALAIRES, ETC.				
J. Coughlan	Salaire comme gardien, balise-lumière, Pointe au Chêne	100	00		
T. Lewis	do Preston's Beach	100	00		
G. Rogers	Réparations et approvisionnements	20	00		
G. Theal	Ile au Renard	200	00		
T. Kerr	Réparations et approvisionnements	159	55		
	Balise-lumière, Pointe au Chêne, rivière St. Jean	80	00		
	Ile Caraquette	200	00		
	Réparations et approvisionnements	20	00		
W. B. McLaughlin	Rocher Gannet	840	00		
	Réparations et approvisionnements	570	69		
J. C. Clarke	Ile Grindstone	400	00		
F. Russell	Réparations et approvisionnements	61	30		
J. N. Williams	Grant's Beach	100	00		
G. Tingley	Green Head	80	00		
	Réparations et approvisionnements	39	04		
	Cap Enragé	400	00		
	Réparations et approvisionnements	38	40		
J. R. Snell	Head Harbor	400	00		
E. Buza	Réparations et approvisionnements	121	93		
J. R. Hazen	No Man's Friend	80	00		
G. Thomas	Battures d'Oromocto	80	00		
	Réparations et approvisionnements	2	50		
	Pointe aux Lépreux	300	00		
	Réparations et approvisionnements	34	64		
A. Reed	Ile aux Perdrix	500	00		
G. Davidson	Réparations et approvisionnements	231	30		
W. Love	Ile du Portage	200	00		
G. McConnell	Quaco	400	00		
E. Ross	Réparations et approvisionnements	90	17		
F. Richard	Miscou	500	00		
	Réparations et approvisionnements	35	34		
	Balise-lumière, havre de St. Jean	400	00		
	Réparations et approvisionnements	361	24		
	Richibouctou	160	00		
	Réparations et approvisionnements	3	00		

W. Hay	Escuminac	400	00		
J. Bent	Réparations et approvisionnements	94	98		
St. W. Canfield	Cap Jourmain	200	00		
W. Hendrickson	Réparations et approvisionnements	138	83		
E. A. Pendlebury	Pointe au Sable	80	00		
J. Kent	Shediac	200	00		
J. Conléy	St. André	300	00		
J. D. Wilmot	Réparations et approvisionnements	64	97		
J. Wilson	Swallow Tail	400	00		
W. Cameron	Réparations et approvisionnements	674	98		
J. Clarke	Ile aux Phoques de Machias	664	00		
J. Connors	Réparations et approvisionnements	254	72		
M. J. Cox	Wilmot's Bluff	80	00		
L. Arsenau	du sifflet d'alarme, Ile aux Perdrix	400	00		
W. Gallant	Salaire comme assistant-gardien du sifflet d'alarme, Ile aux Perdrix	240	00		
Wm. Cline	Réparations et approvisionnements	1,245	26		
Phare de la Pointe Reed	Salaire comme gardien, havre de Bliss	122	32		
	Réparations et approvisionnements	245	19		
	Bathurst	80	00		
	Réparations et approvisionnements	252	86		
	Pointe Cox	80	00		
	Dalhousie	134	90		
	Réparations et approvisionnements	50	00		
	du sifflet d'alarme, Pointe aux Lépreux	400	00		
	Réparations et approvisionnements	286	86		
	Wolf Sud	380	25		
	Réparations et approvisionnements	300	03		
	Gaz et réparations	117	50		
				15,296	54
	BOUÉES ET BALISES.				
	Miramichi.				
J. Wells	Posage des bouées	22	00		
F. Martin	Enlèvement do	78	00		
M. Martin	Transport do	8	00		
J. et J. McAvily	Quincaille	53	85		
J. McEachern	Service des bouées	223	00		
J. Harley	Bouées neuves	123	80		
M. McFarlane	Relèvement de la bouée	19	00		
J. W. Wall	Posage des bouées	36	00		
				563	05
	Caraquette.				
R. Young	Divers ouvrages			104	06

ANNEXE 6.—ETAT de la dépense de l'Agence du Nouveau-Brunswick du Département de la Marine et des Pêcheries, pour l'entretien des phares, etc., pour l'année expirée le 30 juin 1872.—*Suite.*

A QUI PAYÉ.	SERVICE.	\$	cts.	\$	cts.	\$	cts.
J. B. Foster.	Posage de bouées, etc.	229	02				
J. Wheaton.	Chaîne de bouée neuve	215	46			444	48
A. Davidson.	Posage de bouées	60	00				
G. B. Foster.	Enlèvement de	11	00				
G. P. White.	Réparation de	100	00				
W. McFarlane.	Posage de	4	00				
J. Mitchell.	Relèvement de	15	00			190	00
J. Irving.	Cocaine.					20	00
J. Campbell.	Enlèvement et posage des bouées.					231	00
W. Taylor.	St. George.						
P. Power.	Enlèvement des bouées, etc.						
Ferguson, Rankin et Cie.	Shippagan.			201	82		
J. Andrews.	Enlèvement et posage des bouées	14	00			215	82
	Enlèvement des bouées.						
	Bathurst.						
	Bouée neuve.	26	67				
	do	64	00				

J. Ferguson.	Approvisionnement	17	43			108	10
Boyd et Connolly.	St. Etienne.						
Z. Chipman.	Confection de bouées.	35	00				
R. Young.	Chaines, etc.	25	30				
	Enlèvement de bouées, etc.	126	00			186	30
G. Gilley.	St. André.						
W. Whitlock.	Mise en place de bouées	48	00				
S. W. Street.	Divers	8	35				
	Deux tonnes.	6	00			62	35
D. Stewart.	Dalhousie.					114	40
J. Ritchie.	Campbelltown.					211	20
	Nouvelle bouée, etc.						
	Bouée à cloche, île aux Perrières.						
W. Elder.	Annouces	16	50				
Clark et Stackhouse.	Déplacement de bouées, etc.	369	42				
W. Lewis.	Nouveaux ressorts	27	60			413	52
F. A. Fitzgerald et Cie.	COMPTÉ GÉNÉRAL						
W. et S. Anslow.	Balance sur contrat pou huile	1,739	43				
C. McLaughlin.	Annouces	21	80				
F. Robideau.	Annouces	4	64				
W. M. Smith.	do	24	80				
N. Tack.	Essais d'huiles	22	84				
M. Sergeant.	Transport d'huile, etc.	20	00				
V. pour <i>Rehaway Oestlé</i>	Approvisionnement	24	00				
J. Parweather.	Transport d'huile	13	80				
H. Beinnore.	Quaiage	7	40				
Small et Hatheway.	Transport de provisions.	14	65				
J. Clarke.	do	20	00				
	do	8	85				
	A reporter.	10	90				

ANNEXE 6.—ETAT des dépenses de l'Agence du Nouveau-Brunswick du Département de la Marine et des Pêcheries pour le service des phares et pour l'année fiscale expirée le 30 juin 1872.—*Suite.*

A QUI PAYÉ.	SERVICE.	\$	cts.	\$	cts.
Stephenson et McGibbon	Emmagasinage d'huile	7	88		
J. H. Harding	Salaire comme inspecteur depuis le 1er juillet jusqu'au 31 octobre 1871	400	00		
do	Frais de route, do	131	82		
A. Davidson	Fret sur huiles	24	10		
J. Coughlan	do	3	00		
Capt. Chisholm	Fret et emmagasinage	5	00		
H. et J. McPhimney	Bureau de l'inspecteur (poêle)	15	50		
J. Harley	Frais de route comme inspecteur	537	00		
J. Lovell	Annuaire	3	00		
R. Young	Transport de provisions	6	60		
E. Willis	Annonces	9	90		
A. Quick	Corde, coton, etc.	78	45		
W. Elder	Annonces	16	34		
W. B. McLaughlin	Alimentation d'eau	64	00		
J. King	Louage de bateau	60	80		
J. Mitchell	Salaire comme inspecteur, depuis le 1er novembre jusqu'au 30 juin 1872	800	00		
do	Frais de route, do	283	00		
G. H. Day	Impressions, etc	31	50		
Compagnie de Verrente "Union"	Beccs, etc	19	51		
E. J. Bartheaup	Travaux à l'entrepôt	14	25		
J. Johnston	Frais de port	17	51		
W. Watt	Divers	89	45		
J. R. Cameron et Cie.	Lampes à l'huile, etc.	263	70		
J. Tomlinson	Frais de route	150	00		
J. Livingston	Annonces	18	40		
G. W. Smith	Chariage d'huile	4	55		
G. A. Garrison	Livraison d'huile	2	50		
L. Graham	Transparents	3	20		
R. R. Call	Fret, etc.	96	50		
H. Chubb et Cie.	Impression de formules	3	00		
G. Holmes	Transport d'un canon	8	00		
Melick et Jordan	Loyer de magasins	50	00		
J. Reed	Remboursement de taxes	15	82		
J. H. Harding	Diverses petites dépenses	41	10		
				5,208	29

Département de la Marine et des Pêcheries,
2 janvier 1873.

W. M. SMITH,
Député du Ministère de la Marine et des Pêcheries.

ANNEXE No. 7.

RAPPORT DE L'AGENT POUR LA COLOMBIE ANGLAISE DU DÉPARTEMENT DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES POUR L'ANNÉE FISCALE EXPIRÉE LE 30 JUIN 1872.

AGENCE DU DÉPARTEMENT DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES,
VICTORIA, COLOMBIE ANGLAISE, 10 décembre 1872.

MONSIEUR.—J'ai l'honneur de faire rapport, pour l'information de l'honorable Ministre de la Marine et des Pêcheries, des opérations du Département dans la Province de la Colombie Anglaise pour l'année fiscale, commençant à la date de la Confédération le 20 Juillet 1871 et expirant le 30 juin 1872.

J'ai pris l'aperçu suivant des recettes et des dépenses dans le livre de caisse tenu par M. Austin, du Bureau Provincial des Terres et des Travaux.

En faisant un rapport des opérations de cette branche du département pour l'année fiscale expirée le 30 juin dernier, je suis nécessairement soumis à quelques inconvénients vu que mes relations avec cette branche sont toutes récentes et que je n'ai pu puiser les renseignements nécessaires ailleurs que dans le relevé financier annexé à ce rapport. En ce qui concerne le fonctionnement du département, j'en suis arrivé à la conclusion qu'à raison des changements créés par l'Union de cette Province avec le Canada et en l'absence de tout système organisé, la politique des représentants de l'autorité fédérale a été marquée par la plus rigide économie, car je vois que l'on n'a exécuté que de fort légères réparations aux phares pour les douze mois précédant la fin de l'année fiscale.

Néanmoins, le phare de Race Rock a constamment donné une bonne et brillante lumière et personne, à ma connaissance, ne s'est plaint d'aucune négligence. J'ai entendu les patrons de vaisseaux et les pilotes aussi se plaindre de la pauvre lumière du phare Fisgard, à l'extrémité des Esquimaux; cette lumière est si peu brillante en vérité qu'il est difficile de la voir. J'assigne la raison de ceci au fait de la consommation de l'huile de pétrole dans la lanterne, probablement dans un but d'économie. Mais on peut bien mettre en doute la convenance de l'économie, lorsque l'efficacité de la lumière doit en souffrir. Le phare flottant près de la rivière Fraser a beaucoup souffert d'une grosse tempête en novembre 1871, ce qui nécessite de fortes dépenses pour ses réparations, etc., et les comptes ont dû vous parvenir par une autre voie. En équipant de nouveau le navire, la cloche d'alarme fut enlevée de l'avant du navire, afin de faire place à un nouveau cabestan et fut suspendue près de la porte de la cabine. Il en résulta que les gardiens, d'après les nouvelles qui m'arrivent non officiellement, ne sont pas aussi vigilants ou attentifs qu'ils devraient l'être pour sonner la cloche en temps brumeux. Je considère que l'on a commis une grande faute en suspendant cette cloche si près de la partie habitable du navire, car le bruit de la sonnerie est presque insupportable.

Durant un certain temps compris dans la période embrassée par ce rapport, quatre seulement des lampes Argand du phare flottant furent allumées au lieu de huit qui s'y trouvaient; mais je crois que cette erreur a été corrigée d'après les instructions du département.

De graves conséquences auraient pu découler de cette insuffisance de lumières, car le Golfe de Georgie, différant en cela de la rivière Fraser, augmente en importance; cette splendide nappe d'eau est maintenant et a été depuis quelque temps le débouché du commerce de charbon et de bois du pays. Une idée généralement reçue ici, c'est que vu le peu de trafic qui se fait dans la rivière Fraser, le phare flottant n'a pas la même valeur relative qu'il aurait dans sa position si la Colombie Anglaise et l'Île de Vancouver fussent demeurées colonies indépendantes. On ne saurait mieux se tromper. Le phare flottant est incontestablement plus avantageux à la navigation du golfe de Georgie qu'aucune autre lumière ne le pourrait être, quelque part qu'elle fut placée. L'absence de désastre ou d'accident sur les bancs de sable de la rivière Fraser parle par elle-même. Il est à peine possible de supposer que les vaisseaux naviguant dans le golfe de Georgie ne fussent pas exposés à plus de dangers, si les phares étaient enlevées; car, en temps de brume, avec un vent contraire et à proximité de

nombreux bancs de sable, les désastres sont inévitables. En replaçant de nouveau le navire à sa station le printemps dernier (11 mars), il lui fut donné une ancre et cinquante brasses seulement de chaînes. Et comme le navire se trouve dans neuf ou dix brasses d'eau, la chaîne toute entière dont le bout se relie au pont, est nécessairement à l'eau et il n'en reste pas pour les circonstances où il en faudrait une plus grande longueur. Cet ancrage a heureusement suffi; mais au cas de rupture de la chaîne, soit par les gros temps ou la corrosion, il n'y a aucune garantie pour la sûreté du navire ou pour le retenir à sa place. En faisant un rapport des opérations du département, je crois qu'il est opportun et nécessaire d'exposer ces faits d'une façon détaillée. Le vapeur fédéral *Sir James Douglas* a été surtout employé sur la route de la côte est de l'île de Vancouver pour le transport des malles, des passagers et du fret. Le navire a également rendu d'excellents services en transportant différents officiers du Canada à des endroits importants dans la Province et en exécutant d'autres devoirs fédéraux comme l'exigeaient les circonstances. J'ai appris par le gardien que l'on a fait au navire durant la période de temps comprise dans ce rapport d'autres réparations que celles absolument nécessaires, comme, par exemple, rapiéceter la chaudière, etc.

Les bancs de sable près de la rivière Fraser furent balisés et le chenal indiqué de nouveau. Les bouées furent examinées, nettoyées et peinturées. Ce travail fut fait dans le mois de novembre—époque très-défavorable—et l'on était loin d'être muni de toutes les choses nécessaires pour exécuter ces travaux. Les dépenses furent conséquemment plus considérables et l'on y mit aussi plus de temps qu'il n'en aurait fallu si un navire à vapeur eût fait le service. A l'époque où furent exécutés ces travaux, le vapeur du gouvernement *Sir James Douglas* devait faire régulièrement le trajet entre cet endroit et Nanaïmo, arrêtant comme d'ordinaire aux établissements et ne consacrant que deux jours par semaine pour le service nécessaire sur les bancs de sable. Ce temps était presque complètement absorbé par les communications avec New-Westminster et le touage du radeau sur lequel se trouvaient les bouées, vu qu'il fallait se protéger contre l'inclémence de la température. Il n'est probablement pas de devoir plus important dans le département de cette province que celui d'indiquer par des bouées le chenal sur les bancs de sable et veiller constamment à ce qu'aucune d'elles ne soient déplacées. Et ces devoirs sont probablement aussi les moins appréciés ou compris par les personnes inexpérimentées. Les bancs de sable de la rivière Fraser seront toujours une source de dépenses pour le gouvernement à cause de leur instabilité et lorsque les ressources du pays se développeront et que le commerce augmentera, il faudra exercer une surveillance plus active et encourir ainsi de plus fortes dépenses annuellement. Le vapeur *Enterprise* et de temps à autre un des navires de Sa Majesté et quelques petits caboteurs représentent seuls le trafic qui se fait dans les eaux inférieures de la rivière Fraser; mais il ne faut pas oublier que la plus grande partie du commerce des régions supérieures, y compris le transport des malles, des passagers et du fret, revient à ce vapeur allant de cet endroit à New-Westminster; et l'on retire par là au moins les deux tiers, sinon plus du revenu des Douanes de la Province. Un autre détail important à signaler, c'est que le vapeur en question transportant les malles et les passagers doit traverser les bancs de sable très-souvent par un mauvais temps et lorsqu'il y a des brouillards; et si dans ces circonstances il lui arrivait quelque malheur par le déplacement des bouées, les conséquences seraient probablement des plus désastreuses. Les bouées et balises à Nanaïmo sont construites en bois et ayant été mises en place depuis long-temps, elles sont vermoulues et exigent sans cesse des réparations. Les bouées à Victoria sont en fer et ayant été beaucoup négligées, je crains qu'elles ne soient, avec les ancrages, beaucoup endommagés par la rouille et usés.

Je me suis efforcé de confiner mes remarques en tant que possible dans les limites du rapport, mais je saisirai une occasion prochaine de soumettre à votre examen certaines considérations relatives au fonctionnement futur du département.

J'ai, etc.,

JAMES COOPER,

Agent du département de la Marine et des Pêcheries
pour la Colombie Anglaise.

ETAT des recettes et dépenses du département de la marine et des pêcheries pour la province de la Colombie Anglaise, depuis la date de la Confédération, 20 juillet 1871, jusqu'à la fin de l'année fiscale, 30 juin 1872.

	\$	cts.	\$	cts.	\$	cts.
Recettes du vapeur <i>Sir James Douglas</i> , représentant le revenu provenant du fret et des voyageurs pour la période ci-dessus.....	9,878	65				
Subside des malles du 30 juillet au 31 décembre 1871.....	1,885	48				12,115 96
Vente de vieux tonneaux des phares.....					6,666	07
Montant des dépenses au-dessus des recettes.....					2,212	12
					1,133	14
						10,011 33
					2,419	73
					31	50
					125	00
						2,576 23
						24,703 52

Service des vapeurs de l'océan et du fleuve :—
Dépenses par le vapeur *Sir James Douglas*, pour la période ci-dessus.....
Phares et service d'ôlier :—
Dépenses des phares, rivière Fraser.....
do Kace Rocks.....
do Pisgard.....
Bonées, rivière Fraser :—
Dépenses pour la période ci-dessus.....
do Nanaimo do.....
do Victoria do.....

ANNEXE No. 8.

ETAT des dépenses des vapeurs fédéraux pour l'année expirée le 30 juin 1872 et aussi des subventions payées pour communications par vapeurs.

A QUI PAYÉ.	SERVICE.	\$	cts.	\$	cts.
Capt. Gourdeau.....	Une année de salaire comme capitaine.....	832	00		
Receveur Général.....	Déduction de taxe depuis le 1er juillet 1870 jusqu'au 30 juin 1872.....	68	00		
J. U. Gregory.....	Salaire des officiers et de l'équipage.....	900	00	5,337	21
W. P. Tetu.....	Provisions.....	7	43		
J. C. Nolan.....	do.....	288	50		
Nolan et Cie.....	do.....	150	29		
L. Avel.....	do.....	1,365	27		
A. Marois.....	do.....	214	15		
A. Larochelle.....	do.....	23	62		
C. Lévesque.....	do.....	10	00		
F. Plamondon.....	do.....	28	57		
E. J. Banfield.....	do.....	49	97		
G. H. Gove.....	do.....	25	90		
J. B. Thibodeau.....	do.....	20	83		
H. A. Pax.....	do.....	8	00		
J. Eden.....	do.....	127	14		
H. A. Marchand.....	do.....	13	40		
N. Fitzhenry.....	do.....	14	80		
R. et R. M. Shaw et Cie.....	do.....	42	38		
F. Ladfaume.....	do.....	206	80		
C. A. Ruel.....	do.....	88	57		
T. Oliver.....	Réparations.....	300	00		
I. O. Donahoe.....	do.....	12	87		
R. Neil.....	do.....	572	21		
Ross et Cie.....	do.....	44	57		
S. Peters.....	do.....	1,187	76		
D. Davidson.....	do.....	349	26		
R. Oskin.....	do.....	42	50		
				2,685	62

P. Whitley.....	do.....	495	00		
G. Bisset.....	do.....	1,469	00		
Tweedell et Campbell.....	do.....	403	46		
J. M. Lartivel.....	do.....	519	12		
Tweedell et Cie.....	do.....	122	74		
D. Kerr.....	do.....	8	00		
L. Guérard.....	do.....	70	75		
G. T. Phillips.....	do.....	1,100	62		
Fullerton et Alexander.....	do.....	12	68		
R. Greig.....	do.....	237	76		
J. B. Trudelle.....	do.....	349	00		
J. Rolph.....	do.....	10	00		
Archer et Cie.....	do.....	35	80		
W. Barbour.....	do.....	145	42		
J. U. Gregory.....	do.....	2,348	45		
L. Cagné.....	do.....			10,727	06
P. Rouillard.....	Lavage.....	98	00		
A. Noël.....	Bateau.....	61	10		
J. Marmen.....	Charriage.....	141	42		
Mme. Powell.....	Leit.....	20	70		
J. U. Gregory.....	Dépenses pour fournir du charbon aux navires.....	135	20		
M. Talbot.....	Pilotage.....	60	00		
A. Frazer et Cie.....	Montillage.....	18	00		
C. et W. Wurtel.....	Rivets.....	47	67		
Hamel et Frères.....	Couvertures, etc.....	172	50		
R. Blaisdon.....	Divers.....	112	15		
J. Glass.....	Biscuit de mer.....	8	15		
H. F. Belton.....	Ciment.....	13	50		
T. Robertson et Cie.....	Divers.....	42	45		
L. Guérard.....	Oreillers.....	47	00		
Compagnie Richelieu.....	Fret.....	43	15		
Allan, Rae et Cie.....	do.....	86	81		
Cie. des renorqueurs du St. Laurent.....	do.....	23	13		
W. Crawford et Fils.....	Charbon.....	1,080	75		
W. C. Adams.....	do.....	48	00		
C. Poston.....	do.....	354	45		
Dinning et Webster.....	Tampons de coton, etc.....	83	80		
Rayson et Powell.....	Cious de cuir.....	32	18		
W. Drumm.....	Meubles.....	82	63		
F. O. Valleraud.....	Chemises, etc.....	17	75		
J. Masson et Cie.....	Médecines.....	2	60		
J. Robertson.....	Fer, etc.....	403	75		
P. Paine.....	Couper la glace.....	27	00		
O. Gourdeau.....	Gardiens.....	20	00		
P. Gauvreau.....	Ciment.....	9	00		
J. U. Gregory.....	Hivernage.....	180	53		
S. J. Shaw.....	Tampons de caoutchouc.....	27	60		
Audet et Robitaille.....	Cordes, étoupes, etc.....	238	95		

A reporter.....

Etat des dépenses des vapeurs fédéraux et des subventions payées pour communications par vapeurs, etc.—*Suite.*

A QUI PAYÉ.	SERVICE.	\$	cts.	\$	cts.
<i>Report.</i>					
"NAPOLÉON III."— <i>Suite.</i>					
P. Coutte.....	Courroies.....	15	00		
J. M. Tardiff.....	Espars.....	41	00		
J. Boivin.....	Térébenthine.....	6	00		
G. Glassford.....	Clois.....	17	75		
H. Dinning.....	Fer, etc.....	60	68		
F. O. Valleraud.....	Divers.....	2	95		
J. LeBlanc.....	Frais de route.....	10	00		
W. Barbour.....	Équipement.....	26	40		
E. Gourdeau.....	Débourrés au Port du Basque.....	81	90		
Carrier, Lane et Cie.....	Poêle.....	8	28		
E. Buteau.....	Charrriage, frais de port, dépêches et divers déboursés du commis-aux vivres.....	350	43	4,290	11
23,040 00					
"DRUID."					
A. Marmen.....	Une année salaire comme capitaine.....	832	00		
Receveur-Général.....	Déduct. de taxe du salaire du capit. depuis le 1er juillet 1870 jusq. 30 juin 1872.....	68	00		
J. U. Gregory.....	Salaire des officiers et de l'équipage.....	900	00		
L. Arel.....	Provisions.....	4,112	22	4,994	22
R. Gall.....	do.....	960	61		
E. Moss.....	do.....	94	80		
P. Blake.....	do.....	43	87		
L. Marois.....	do.....	60	87		
E. J. Banfield.....	do.....	222	29		
Carville, Frères.....	do.....	44	40		
J. C. Nolan.....	do.....	25	55		
Nolan et Cie.....	do.....	180	60		
Mme. Powell.....	do.....	161	08		
H. A. Parc.....	do.....	39	80		
Carrier et Dion.....	do.....	21	20		
E. J. Banfield.....	do.....	7	25		
	do.....	8	75		

	\$	cts.	\$	cts.
P. Plamondon.....	do	72	70	
F. Lafamme.....	do	195	40	
Ross & Cie.....	Réparations.....	165	66	2,147
S. Peters.....	do	1,044	98	66
J. Freres.....	do	18	80	
C. C. et U. Wurtell.....	do	236	62	
B. Tweedell.....	do	8	32	
R. Ray.....	do	40	00	
R. Neill.....	do	1,283	96	
G. T. Phillips.....	do	379	39	
G. Bisseth.....	do	39	37	
J. O. Donahoe.....	do	8	00	
C. Vézina.....	do	30	65	
S. Bédard.....	do	141	58	
S. Canell.....	do	22	60	
L. Whiteley.....	do	12	80	
C. Sanson.....	do	65	24	
L. Gagné.....	do	502	27	
D. Davidson.....	Provisions de navire.....	10	94	4,000
J. Marmen.....	Charrriage.....	50	02	24
R. Rouillard.....	Lavage.....	96	00	
C. Cape.....	Pilotage.....	6	00	
L. Borella.....	do.....	6	00	
Diming et Webster.....	Tampons de coton, etc.....	47	55	
Hamel et Frères.....	Marchandises sèches.....	78	20	
J. Masson et Cie.....	Médecines.....	6	40	
F. O. Valleraud.....	Cheminées, etc.....	30	70	
J. S. Buder et Cie.....	Xéres.....	30	00	
W. Drum.....	Meubles.....	150	20	
C. Poston.....	Charbon.....	861	00	
W. Crawford.....	do.....	537	00	
T. Robertson et Cie.....	Divers approvisionnement.....	116	11	
Parker et Fils.....	Cliffons.....	17	50	
C. Gignere.....	Mise en sûreté du <i>Druid</i> durant la tempête.....	* 57	00	
Richardson et Fils.....	Cuir.....	5	10	
S. J. Shaw.....	Tampons en caoutchouc.....	12	80	
J. B. Tweedell.....	Brosses à tube, etc.....	55	20	
J. Laird.....	do.....	63	00	
W. C. Adams.....	do.....	6	00	
H. G. Scie et Cie.....	Emballage, rivets, etc.....	24	89	
Audet et Robitaille.....	Cardes, etc.....	47	25	
Cie. du télégraphe de Montréal.....	Télégrammes.....	14	72	
J. Blais.....	Hivernage.....	50	00	
G. Glassford.....	Rabans.....	10	50	
Arocher et Cie.....	Bois de construction.....	3	00	
P. Couette.....	Courroies.....	15	00	
H. Erumo.....	Appareils de sauvetage.....	40	00	
<i>A reporter</i>				

ÉTAT des dépenses des vapeurs fédéraux et des subventions payées pour communications par vapeurs, etc.—*Suite.*

A QUI PAYÉ.	SERVICE.	\$	cts.	\$	cts.	\$	cts.
<i>Report.</i>							
<i>"DRUID,"—Suite.</i>							
R. Blakiston.....	Toile à voile.....	3	50				
R. et R. M. Shaw.....	Divers.....	75	18				
Ancher et Cie.....	Bois de construction.....	33	80				
T. Andrews.....	Coutellerie.....	16	00				
J. Boivin.....	Ferronnerie.....	12	53				
E. Paradis.....	Salaires des ouvriers.....	11	40				
J. Rousseau.....	do do.....	11	19				
E. Bangout.....	do do.....	20	00				
T. Moss.....	Poterie.....	8	10				
M. Cahay et Dolbec.....	Petits déboursés.....	208	85	2,853	16		
E. E. Buteau.....						13,995	28
LADY HEAD.							
H. W. Johnston.....	Salaire des officiers et de l'équipage.....	238	94	7,198	39		
H. et W. Meagher.....	Provisions.....	53	43				
E. J. Hamilton.....	do.....	400	13				
H. W. Lves et Cie.....	do.....	217	72				
W. H. Nauts.....	do.....	100	49				
E. Morrison.....	do.....	2	62				
J. Woodell et Fils.....	do.....	9	42				
T. A. Lockhart.....	do.....	38	42				
Brackell et Duffy.....	do.....	665	70				
J. Parker, jr.....	do.....	17	04				
Corbett et McQueen.....	do.....	86	60				
Lord et Stimpson.....	do.....	161	40				
J. J. Scribner.....	do.....	19	36				
G. J. Hamilton.....	do.....			2,011	27		
Compagnie de charbon de l'Acadie.....	Charbon.....	875	35				
Compagnie de charbon de Victoria.....	do.....	126	00				
Jesse Hugt.....	do.....	385	00				
J. D. Corbett et Cie.....	do.....	308	00				

D. Stairs et fils.....	Coutellerie.....	5	35				
D. Murray et Cie.....	Tapis de table.....	6	69				
Dawson, Gordon et Cie.....	Huile, etc.....	6	72				
H. Fraser.....	Drogues.....	3	54				
Fraser, Reynolds et Cie.....	Tampons de coton, etc.....	48	94				
Black, Fraser et Cie.....	Ferronnerie, corde, etc.....	179	51				
J. E. Butler.....	Avirons.....	7	50				
J. E. Jennett et Cie.....	Poterie, etc.....	7	40				
S. Crawford.....	Kérosène.....	31	46				
J. Fortna.....	Confection de voiles.....	108	36				
J. K. Good.....	Sigaux.....	14	36				
J. D. Potter.....	Sexant.....	33	05				
Capt. P. A. Scott.....	do.....	39	50				
J. Hunter.....	Globe, etc.....	29	70				
Gordon et Keith.....	Litère.....	22	63				
J. Blacklock.....	Pierre de sable.....	5	40				
Duffus et Cie.....	Toile pour draps de lit.....	12	21				
C. Phelan et fils.....	Ferblanterie.....	4	50				
J. Ead.....	Toile à voile, etc.....	38	00				
Montgomery et Cie.....	Fer, etc.....	24	92				
J. Hogan et fils.....	Bois de construction.....	19	05				
J. Stairs.....	Huile d'olive, etc.....	274	36				
J. E. Mott.....	Suif.....	98	95				
S. W. Marvin.....	Poëles, tuyaux, etc.....	47	20				
G. A. et H. Creighton.....	Cartes.....	19	15				
Fraser, Reynolds et Cie.....	Médecines.....	14	02				
Forsyth et Cie.....	Emballage, etc.....	105	64				
Avery, Brown et Cie.....	Huile.....	17	50				
A. Noël.....	Bateau.....	57	60				
A. et H. Creighton.....	Livre de loc.....	10	70				
H. M. Miller.....	Ouvrage en fer.....	16	39				
J. Munro.....	Glacière.....	81	56				
Dilla, Torre et Cie.....	Verrerie.....	16	00				
E. Griffin.....	Usage de pompe.....	2	50				
A. Robinson.....	Ouvrage de forgeron.....	2	75				
Dawson, Gordon et Cie.....	Peinture.....	28	00				
E. Chisholm et autres.....	Glace.....	86	55				
J. Hunter.....	Ouvrage en cuivre.....	7	80				
P. Sheds.....	Ouvrage de forgeron.....	14	05				
F. W. Fishwick.....	Charrriage, etc.....	3	90				
E. Petipas.....	do.....	6	60				
T. Young.....	Bois de construction.....	1	60				
O. C. Herbert.....	do.....	2	28				
D. J. Smith.....	do.....	4	26				
W. H. Tully.....	Pincettes.....	2	50				
W. Montgomery et Cie.....	Fret.....	12	50				
Chemin de fer de la Nouvelle-Ecosse.....	do.....	67	50				
G. Taylor.....	A reporter.....			9,209	56		

A QUI PAYÉ.	SERVICE.	\$	cts.	\$	cts.	\$	cts.
H. P. McNeill	Reparations	67	84				
W. S. Symonds et Cie	do	566	60				
J. Hunter	do	41	70				
J. E. Butler	Reparations de dommages causés au schooner par la tempête	20	00				
W. P. Helan	Fournir du charbon au vapeur	113	90				
F. Willis	Lavage	8	41				
A. McKay	Usage d'une chaudière tubulaire	26	15				
W. O. Godson	Salaires pour août 1871	21	29				
A. Fetherston	do	13	35				
R. R. McLeod	do	86	00				
J. Sheridan	Services comme plongeur	2	25				
A. et H. Creighton	Livres	9	33				
H. S. Grant	Salaires, 1er au 14 novembre 1871	9	60				
A. Drysdale	do	9	00				
J. Barlett	do	13	00				
W. Grant	do	67	20				
G. Mason	do	4	00				
P. Mooney	do	3	60				
H. Wyse	Divers	30	00				
Commissaires pour l'alimentation d'eau	Eau	8	12				
Mde. Savage	Lait	5	28				
G. Hutchinson	Divers	290	84				
J. Scott	Appareils de sauvetage	5	30				
J. Bundell	Divers	19	01				
Black, frères et Cie	do	1	00				
R. H. Cogswell	Reparations à l'horloge	1	15				
J. Scott	Bahis	1	25				
J. Holloway et fils	Poules	1	42				
J. Morgan et fils	Bois de construction	2	42				
L. Eslane	Ouvrage de plombier	1	90				
J. Hogan et fils	Bois de construction	15	45				
C. Nell	Travail	6	00				
G. Mason	Divers	9	05				
H. W. Johnston	Transport des hommes de Halifax à St. Jean pour rejoindre le vapeur	30	00				
	Ermagasinage de munitions	6	00				
				9,209	66		

Report.

"LADY HEAD."—*Suite*.

Capit. P. A. Scott	Débourssés	70	87				
H. W. Johnston	Assistance du médecin, etc., pour un des matelots blessé à bord du vapeur	50	00				
				5,065	93		
W. Ring	Reparations extraordinaires.						
do	Salaires des ouvriers pour reparations	4,233	74				
do	Surveillance des ouvriers	360	00				
do	Bois de construction	35	50				
J. Manlaly	Diverses dépenses	23	50				
J. Ganong	Bois de construction, etc.	26	00				
H. Fish	Charrage, etc.	37	50				
H. Maxwell	Bois de service	876	50				
G. F. Smith	Bois de construction	91	91				
C. Y. Berryman	Réame, écoupe, etc.	88	05				
J. H. Harding	Tubes, chevilles, etc.	366	80				
W. H. Olive et Cie	Fension des matelots	548	00				
J. Armstrong	Fret	3	00				
	Ouvrage de forgeron	33	54				
				6,724	04		
						20,999	63
J. Carvell, Frères	Divers	28	34				
J. Haws et Cie	Draps	163	78				
J. Fielt	Lumieres pour pont, feronnerte, etc.	368	38				
J. Cohen	Papeterie	7	00				
H. A. Parc	Huile d'olive, etc.	387	80				
Allan, Rae et Cie	Fret	23	57				
Carrier et Dion	Provisions	11	25				
M. Paradis	do	74	50				
Gibb, Laird et Cie	do	915	87				
A. Barbeau	do	7	50				
J. Buchanan	do	152	66				
O. LeMouck	do	31	50				
A. Wilson et Cie	do	46	05				
Mme. Tibin	do	7	52				
J. H. Bradley	do	40	00				
J. Ould	do	10	00				
P. Piquet	do	26	00				
J. Eden	Charbon	400	00				
R. R. Call	do	740	00				
P. Sutherland	do	400	00				
J. Hoyt	do	320	00				
A. Murphy	do	1,417	50				
J. Eden	Quaiage pour charbon	123	50				
J. A. Graham	Fret	100	00				
		6,277	72				
				6,724	04		
						20,999	63

COMPTÉ GÉNÉRAL.

A reporter

ÉTAT des dépenses des vapeurs fédéraux et des subventions payées pour communications par vapeurs, etc.—*Suite.*

A QUI PAYÉ.	SERVICE.	\$	cts.	\$	cts.
	<i>Report</i>	6,277	72		
	COMPTE GÉNÉRAL.— <i>Suite.</i>				
J. Ouillette	Transport de charbon	150	00		
D. Cloumard	do	300	00		
Archer et Webster	Bois de construction	38	55		
D. Davidson	do	56	25		
J. et B. Ahearn	Blanc de plomb, tampons de coton, etc.	267	20		
J. Laird	Cureur de chaudières	80	00		
S. Peters	Mouillages, approvisionnement de charbon, etc	18	00		
J. Lovell	Bois de construction	4	00		
L. Gagné	Annaires	8	00		
J. Duzyet	Réparations du quai	60	56		
L'Hon. G. Irvine	Honoraires de témoins dans l'affaire du vapeur <i>Victoria</i> .	6	00		
T. Berrymann	Dépêches	169	69		
W. B. Carleton	Services légaux	15	00		
J. H. White	Charrriage de neige	15	00		
L. A. Blanchet	Salaires et dépenses, commis surnuméraire	207	68		
E. E. Buteau	Services comme commis surnuméraire	204	43		
J. U. Gregory	Salaires comme commis, 1er janvier au 14 mai	297	78		
J. J. Foote	Salaires comme commis, 1er janvier au 14 mai	110	30		
J. M. Tardivel	Diverses dépenses	55	00		
J. Hamel et Frères	Bois de corde	6	00		
	Abonnement au "Morning Chronicle"	7	50		
	Penturement du bureau	33	75		
	Paillassons pour do	83	75		
	Une année de salaire comme agent	1,344	00		
J. U. Gregory	Taxe sur do	56	00		
Receveur-Général				8,386	39
	Une année de salaire comme commis	576	00		
E. E. Buteau	Taxe sur do	24	00		
Receveur-Général				1,400	00
	Salaires comme commis depuis le 14 mai au 30 juin	75	20		
L. A. Blanchet	Taxe sur do	3	13		
Receveur-Général				78	33
				10,464	72
				68,499	63

RÉGULATION (VAPEURS FÉDÉRAUX).

Vapeur "Druid"	13,995	28
do "Napoléon III"	23,040	00
do "Lady Head"	20,909	63
Compte général	10,464	72
Total	68,499	63

SUBVENTIONS.

A QUI PAYÉ.	SERVICE.	\$	cts.
Cie. de bateaux à vapeur de Québec et du Golfe	Entretien d'une ligne de communication par vapeurs entre Québec et les provinces maritimes	15,000	00
Cie. de navigation à vapeur de l'île du Prince-Édouard	Entretien d'une ligne de communication par vapeurs entre Charlotte et Pictou	1,557	34
	Total	16,557	34

WM. SMITH,
Député du Ministre de la Marine et des Pêcheries.

DÉPARTEMENT DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES,
2 janvier 1873.

ANNEXE No. 9.

État des dépenses pour la construction de phares, sifflets d'alarme et phares-flottants dans la Puissance, durant l'année fiscale expirée le 30 juin 1872.

A QUI PAYÉ.	SERVICE.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.
Geo. Fleming et Fils, Cie. de bat. à vap. de Québec et du Golfe	EN BAS DE QUÉBEC. <i>Sifflet d'alarme de l'Île Rouge.</i>	1,032 58 300 00	1,332 58	
J. Carvell	<i>Sifflet d'alarme de la Pointe sud de l'Île Anticosti.</i> A compte du contrat		750 00	
John A. Cameron E. Chanteloup Jos. Eden F. Chauveau Cie. de bat. à vap. de Québec et du Golfe. Thos. Andrews S. Peters	<i>Phare de la rivière de la Madeleine.</i> Balance de contrat et extras. Lampes, etc. Transport des matériaux. Ciment Fret. Approvisionnements. do	2,927 00 19 00 20 00 18 00 40 75 18 59 21 95		3,065 29
Carvell Frères, J. Mitchell	<i>Phare du Cap Ray.</i> Divers matériaux. Dépenses de construction	347 94 96 00	443 94	
Daley, Carter et Doolan	<i>Phare de la Pointe sud de l'Île d'Anticosti.</i> Balance de contrat et extras		429 00	

104

A QUI PAYÉ.	SERVICE.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.
J. Mitchell Cie. des vapeurs de Québec et du Golfe.	<i>Phare de Amherst.</i> Dépenses de construction. Transport de matériaux	96 00 31 06	127 06	
C. Daley S. Bédard E. A. et G. R. Meneely	<i>Phare flottant de Gaspé.</i> Lampe pour signaux. Lanterne, etc. Cloche	8 00 55 60 62 24	125 84	
L. Gagné, L. Blais	<i>Phare du Mont du Lac.</i> Salaire des ouvriers. Fret	201 17 20 00	221 17	
C. Gardl et Cie	<i>Phare de la Pointe Prêtre.</i> Ventilateur		26 50	
C. E. Forgues	<i>Phare de l'Île aux Allouettes.</i> A compte du contrat et extras		426 50	
Daley, Carter et Doolan J. Eden L. Gagné Cie. des vapeurs de Québec et du Golfe. Webb et Kennedy S. Bédard	<i>Phare du Rocher aux Osseaux.</i> Balance pour contrat et extras. Main-d'œuvre, fret, matériaux, etc. Bois de construction, etc. Fret. Grue. Tuyau en cuivre, etc.	827 35 638 10 29 13 23 50 5 00 83 60	1,656 68	
A. Gingras L. Gagné E. Chanteloup Archer et Cie. J. Roy	<i>Phare du Cap Chétiv.</i> Compte général pour contrat et extras. Divers Bois à l'huile, etc. Bois de construction. Confection d'un chemin	1,503 60 25 60 95 85 135 11 18 40	1,778 56	
	A reporter			

8-14

105

ANNEXE 9.—ETAT des dépenses pour la construction de phares, sifflets, d'alarme et phares flottants dans le Canada, durant l'année fiscale expirée le 30 juin 1872.—*Suite.*

A QUI PAYÉ.	SERVICE.	\$	cts.	\$	cts.	\$	cts.
<i>Report.</i>							
<i>Phare de la Pointe Carleton.</i>							
J. Cullen	Montant du contrat	950	00				
J. Mitchell	Divers dépenses de construction	72	00				
E. Chanteloup	Bec, etc.	148	64			1,170	64
<i>Phare de la Pointe Riche.</i>							
J. B. Spence	Balance pour contrat et extras	968	65				
do	Transport des approvisionnements	50	00				
L. Gagné	Echelle	9	33			1,027	98
<i>Phare de l'Île aux Oies.</i>							
J. B. Spence	A. compte sur le contrat	2,000	00				
J. M. Gregory	Salaire des ouvriers	129	50				
E. E. Buteau	Charrrette, etc.	35	00				
Compagnie du Richelieu	Fret	11	25				
L. Gagné	Rames, etc.	2	50				
S. Bédard	Ferblanterie, etc.	23	30				
F. O. Valleraud	Lampes, etc.	14	15				
E. Chanteloup	Appareil de feu tournant	911	68				
do	Lanterne, etc.	702	83			3,830	21
<i>Baïe-Lumière, Côteau Landing.</i>							
H. S. Masson	Coût de construction						37 58
<i>Phare de la Traversée Supérieure.</i>							
Wm. Muirhead	Achat de la goëlette <i>New England</i>	3,200	00				
S. Peters	Bois de construction	102	75				
Archer et Cie	do	21	70				

106

J. Dawe	Ancre, etc.	520	06				
G. T. Davie	Vile, etc.	416	25				
J. O. Donahoe	Croche	24	00				
G. Glasford	Fer	89	15				
F. O. Valleraud	Lampes, etc.	9	50				
Chemin de fer Grand Tronc	Fret	20	20				
J. B. Trudelle	Fer, etc.	14	71				
C. Terreau	Tuyaux en fer, etc.	6	09				
H. Bruno	Appareils de sauvetage	90	00				
E. Lelieur	Transport de matériaux	5	00				
A. Tremblay	Kromagasinage	375	79				
L. Gagné	do	53	75				
J. D. Marsan	do	1	44				
G. Bisset	do	10	60				
R. Greig	do	36	90				
S. Bédard	do	176	36				
C. Vézina	do	36	00				
O. Tremblay	do	402	98				
P. Tobin	do	24	00				
J. M. Tardivel	do	12	20				
E. E. Buteau	do					5,659	04
<i>Phare flottant de l'Île Rouge.</i>							
R. Blakeston	Confection de voiles	398	98				
Chinik et Beaudet	Fer, peinture, etc.	151	65				
T. Robertson et Cie	Rivets, etc.	101	06				
B. Trudelle	Fer enclume, etc.	79	33				
Ryerson et Powell	Corde, etc.	42	21				
D. Kerr	Brosses à peinture, etc.	22	05				
W. M. McDonald	Peinture	14	00				
Archer et Cie	Bois de construction	24	45				
S. Peters	do	2	50				
J. Tranquille	Fouilles	25	48				
Vien et Hammond	Remorquage	10	00				
J. Nadeau	do	6	00				
J. Carroll	Annouces	11	20				
J. Marren	Charriage	8	55				
D. Davidson	Télescopes	10	70				
L. Aré	Soif	28	44				
C. et U. Wurtell	Métal, etc.	2	78				
J. Laird	Mouillage	10	00				
H. S. Scott et Cie	Diamant pour verre	11	23				
E. E. Buteau	Petits déboursés	4	65				
B. Greig	Ouvrage en fer	121	86				
R. Whitley	do	16	41				
L. Gagné	Salaire des ouvriers	91	50				
<i>A reporter</i>							

107

ANNEXE No. 9.—ÉTAT des dépenses pour la construction de phares, sifflets d'alarme et phares-flottants dans le Canada, durant l'année fiscale expirée le 30 juin 1872.—*Suite.*

A QUI PAYÉ.	SERVICE.	\$	cts.	\$	cts.	\$	cts.
<i>Report.</i>							
<i>Phare de la Pointe au Saumon.—Suite.</i>							
E. Chanteloup	Lampes, etc.	287	84				
D. Smith	Verrerie, etc.	8	87			1,913	71
R. Sutton	A compte sur le contrat.					1,300	00
<i>Nouveau Phare Supérieur.</i>							
C. Garth et Cie.	Lanternes, etc.					772	50
<i>Compte Général.</i>							
J. Hays et Cie	Réfecteurs.	397	70				
B. Billings	Services comme dessinateur	240	00				
J. Tomlinson	Frais de route	335	69			973	39
NOUVEAU-BRUNSWICK.							
<i>Phares de Southern Wolves.</i>							
P. Carroll	Contrat et extras	2,791	35				
E. Chanteloup	Lanterne, appareil de feu tournant, etc.	1,753	25				
D. T. O'Dell	Approvisionnement de phare.	272	17				
F. Boyd	Fret	30	00				
W. H. Tuck	Rédaction du contrat.	23	33				
J. McAvity	Ferronnerie	17	49				
J. A. McCallum	Argentage	11	00			4,898	59

Ross et Gunnison	Montant du contrat.	1,000	00				
W. Whitlock	Surveillance	75	00			1,075	00
<i>Bouée, St. André.</i>							
<i>Phare du havre de Bliss.</i>							
P. Carroll	Contrat et extras	1,080	75				
E. Chanteloup	Lanterne, etc.	239	78				
C. Garth et Cie	Ventilateur	17	00				
W. M. Gline	Louage de bateau	18	00				
J. Boyd	Fret	10	00				
W. H. Tuck	Documents du contrat.	23	33			1,378	86
J. Tait	A compte sur le contrat.					800	00
<i>Phare de la Pointe Cassie.</i>							
E. Chanteloup	Lampes, etc.					176	23
R. R. Call	A compte sur le contrat.					530	14
<i>Balise de l'Île au Renard.</i>							
<i>Compte Général.</i>							
Scammel, Frères	Transport de verrières.	22	47				
J. Hays et Cie	Réfecteurs	547	85				
J. Mitchell	Dépenses pour choisir l'endroit où doit être placés les phares.	126	00			696	32
NOUVELLE-ÉCOSSE.							
<i>Sifflet d'alarme de l'Île de Sable.</i>							
J. W. Fraser	A compte sur le contrat.	3,000	00				
W. M. Smith	Plans et tracés.	19	00			3,019	00
<i>A reporter</i>							
						9,555	14

ANNEXE 9.—ÉTAT des dépenses pour la construction de phares, sifflets d'alarme et phares-flottants dans le Canada, durant l'année fiscale expirée le 30 juin 1872.—*Suite.*

A QUI PAYÉ.	SERVICE.	\$	cts.	\$	cts.
<i>Report.</i>					
<i>Sifflet d'alarme de Digby.</i>					
W. M. Smith.....	Plans et tracés.....	19 00			
T. Daley.....	A. compte sur le contrat.....	1,730 00			
G. Flemming et Fils.....	Contrat pour sifflet d'alarme.....	1,900 00			
do.....	Extras.....	85 20			
J. Mitchell.....	Dépenses de surveillance des travaux de construction et salaires des ouvriers.....	69 00			
J. McAvity et Fils.....	Tuyau en fer.....	93 00			
J. G. Gable.....	Boyaux, tuyaux en caoutchouc, etc.....	669 58			
D. Snell.....	Fret.....	28 00			
W. M. Smith.....	Dépenses pour approvisionnement d'eau.....	144 00		4,738	28
<i>Sifflet d'alarme de l'Île aux Églantiers.</i>					
W. M. Smith.....	Plans et tracés.....	51 90			
J. Daley.....	A. compte du contrat pour la remise de l'engin.....	2,060 00			
J. Mitchell.....	Dépenses pour surveillance des travaux.....	82 00		2,193	90
<i>Sifflet d'alarme de l'Île St. Paul.</i>					
W. M. Smith.....	Plans et tracés.....	19 00			
J. Bowser.....	A. compte sur le contrat pour la remise de l'engin.....	430 00		449	00
<i>Phare de l'Île de Sable.</i>					
P. Carvell.....	A. compte sur le contrat.....	6,800 00			
E. Albro et Cie.....	Transport de ciment.....	160 00			
F. A. White et Cie.....	Quai de ciment.....	16 25			
S. Cunard et Cie.....	Transport d'appareils à éclairage.....	25 09		6,991	75
<i>Phare du Havre de Sydney.</i>					
J. N. Leslie.....	A. compte sur le contrat.....	448 00			

112

E. Chanteloup.....	Lampes, etc.....	166 18			
G. P. Black.....	Fret.....	3 30		617	98
<i>Phare de Cheticamp.</i>					
A. P. McNeil.....	A. compte sur le contrat.....	1,500 00			
E. Chanteloup.....	Lanterne, etc.....	761 37		2,261	37
<i>Phare de Chebouctou.</i>					
J. Bowser.....	A. compte sur le contrat.....	2,025 00			
<i>Phare de Arichat Ouest.</i>					
F. S. Cunningham.....	A. compte sur le contrat.....	600 00			
C. Garth et Cie.....	Lanterne, etc.....	378 00			
E. Chanteloup.....	Lampes, etc.....	282 55		1,220	55
<i>Phare de Country Harbour.</i>					
J. McDonald.....	A. compte sur le contrat.....	950 00			
C. Garth et Cie.....	Lanterne, etc.....	373 00		1,323	00
<i>Phare de Cranso.</i>					
F. S. Cunningham.....	A. compte sur le contrat.....	617 00			
E. Chanteloup.....	Lampes, etc.....	197 42		814	42
<i>Phare de l'Île Carter.</i>					
J. W. Hayden.....	Contrat.....	460 00			
E. Chanteloup.....	Lampes, etc.....	91 80		551	80
<i>Phare de Liscomb.</i>					
D. J. Ferguson.....	A. compte sur le contrat.....	800 00			
E. Chanteloup.....	Appareil du feu tournant.....	1,028 78			
do.....	Lanterne, etc.....	884 24			
J. S. Symonds et Cie.....	Trappe de do.....	5 25		2,718	27
<i>A reporter.</i>					

113

ANNEXE 9.—ÉTAT de la dépense pour la construction de phares, de sifflets d'alarme et phares flottants, dans tout le Canada durant l'année fiscale expirée au 30 juin 1872.—*Suivie.*

A QUI PAYÉ.	SERVICE.	\$	cts.	\$	cts.	\$	cts.
	<i>Report</i>						
	<i>Phare de Port L'Ébèré.</i>						
G. S. Parker.....	Contrat.....	465	00				
E. Chanteloup.....	Lampes, etc.....	91	80			556	80
	<i>Phare de la Baie Mahone.</i>						
Hopps et Brown.....	A. compte sur le contrat.....	128	66				
E. Chanteloup.....	Lampes, etc.....	200	92			327	58
	<i>Phare de l'Île au Nègre.</i>						
J. D. Coffin.....	A. compte sur le contrat.....	421	75				
E. Chanteloup.....	Appareil du feu tournant.....	421	51			843	26
	<i>Compte Général.</i>						
T. A. DeWolf et Fils.....	Frêt sur réflecteur.....	47	17				
J. Haws et Cie.....	Facture de.....	1,121	07				
W. H. Tuck.....	Rédaction de contrats.....	83	32				
W. S. Symonds et Cie.....	Construction des bouées.....	705	55			1,967	11
	Montant transféré de l'entretien des phares.....					1,969	14
						34,718	21
						108,279	15

DÉPARTEMENT DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES,
2 janvier 1873.

WM. SMITH,
Député du Ministre de la Marine, etc.

ANNEXE No. 10.

RAPPORT DES HOPITAUX DE LA MARINE A ST. JEAN ET ST. ANDRÉ,
NOUVEAU-BRUNSWICK, POUR L'ANNÉE FISCALE EXPIRÉE LE 30
JUN 1872.

HÔPITAL DE LA MARINE, ST. JEAN, N.-B.

ST. JEAN, décembre 1872.

MONSIEUR,—Les soussignés commissaires préposés à l'administration de l'hôpital de la marine pour le port de St. Jean, Nouveau-Brunswick, présentent respectueusement leur rapport annuel pour l'année expirée au 30 juin 1872.

Le 1er juillet 1871, il y avait dans l'hôpital de Kent huit marins sous les soins du médecin.

Cent quatre-vingt-un marins avaient été admis, ce qui fait que cent quatre-vingt-neuf marins malades et infirmes ont reçu des soins médicaux dans l'hôpital de Kent durant l'année expirée au 30 juin 1872.

Sur ce nombre, huit sont morts. Treize ont quitté l'hôpital sans être rétablis. Deux ayant la fièvre typhoïde ont été envoyés à l'hôpital des pestiférés. Cent cinquante-trois ont quitté l'hôpital après leur rétablissement, et treize étaient soumis à un traitement médical le 1er de juillet 1872.

Vos commissaires ont l'honneur de faire remarquer que le nombre des marins admis cette année dépasse de soixante-douze le chiffre pour la période correspondante de l'année précédente, 1871—et que cet excédant a été causé en grande partie par la rigueur plus qu'ordinaire du dernier hiver—par des cas de congélations, engelures, etc. Quelques uns de ces cas étaient très graves et longs à traiter. Un pauvre marin a dû se faire amputer les deux jambes. La mortalité de cette année dans l'hôpital excède un peu celle des années antérieures, à cause de la rigueur de l'hiver.

A l'hôpital des pestiférés situé dans l'Île aux Perdrix, il n'y a eu que quatre cas de maladies contagieuses—deux des malades affectés d'une fièvre typhoïde très grave venaient de l'hôpital de Kent, et deux attaques de la petite vérole du lazaret. Tous ont quitté l'hôpital les uns parfaitement guéris, des autres convalescents.

Les commissaires ont rendu au temps voulu leurs comptes trimestriels de la dépense pour l'entretien de l'hôpital, etc., avec les pièces justificatives, et les paiements de votre département pour les mêmes sommes ont été dûment reçus. La dépense pour l'année fiscale est de quatre mille quatre-cent soixante et dix piastres et vingt centins.

La dépense a excédé cette année celle de l'année précédente de quatre cent trente-quatre piastres et soixante et dix sept centins, et a été causée principalement par la rigueur de l'hiver dernier, l'excédant des admissions de personnes pour cas de congélation, des membres gelées, etc., a occasionné un long traitement et beaucoup de soins et a causé beaucoup de dépenses à l'hôpital; conséquemment, l'augmentation de dépense, en la comparant avec le trimestre de mars pour comparaison, a dépassé celle de l'année précédente de quatre cent quatorze piastres.

Vos commissaires éprouvent beaucoup de satisfaction à faire rapport que, quoique la moyenne des décès dans l'hôpital de Kent excède celle des années précédentes, ils sont convaincus que la manière dont l'hôpital a été dirigé par ceux qui en avaient l'administration mérite leur pleine approbation; le tout a été conduit dans le meilleur ordre possible, et les traitements des médecins comme les soins donnés dans l'hôpital étaient très propres à donner du confort et à opérer le rétablissement des marins malades et infirmes admis dans nos hôpitaux.

En ce qui regarde le local, les anciens bâtiments sont tenus dans un bon état de réparation et sont assez confortables pour les besoins actuels. Les terrains sont améliorés, bien tenus et bien disposés, et augmentent beaucoup le confort des convalescents.

Le tout respectueusement soumis,

JOHN WARD,
JOHN WISHART,
W. DOHERTY,
C. M. McLAUCHLAN, } *Commissaires.*

L'HON. P. MITCHELL,
Ministre de la Marine et des Pêcheries.

HÔPITAL DE LA MARINE, ST. ANDRÉ, N.-B.

ST. ANDRÉ, 13 décembre 1872.

MONSIEUR.—J'ai l'honneur de vous soumettre mon rapport annuel comme médecin surintendant de l'hôpital de la marine, depuis le 1er juillet 1871 jusqu'au 30 juin 1872.

Il y a eu le nombre ordinaire de personnes admises à l'hôpital, et toutes sont sorties après leur rétablissement, mais le livre des registres ayant péri dans l'incendie de l'hôpital, je ne puis donner plus de détails bien qu'ils aient peu d'importance.

Dépense pour la susdite période.

Pour le trimestre expiré le 30 septembre 1871.....	\$219 47
“ 31 décembre 1871.....	152 08
“ 31 mars 1872.....	216 13
“ 30 juin 1872.....	180 85
	\$768 53

On a dépensé sur ce montant la somme de \$118.83 en réparations.

Recettes pour la susdite période.

Reçu de J. H. Harding, Ecr., Agent du Département de la Marine et des Pêcheries, à St. Jean, pour les susdites sommes trimestrielles respectivement.....	\$768.53
--	----------

Cet hôpital de la marine a été totalement consumé le 7 septembre, mais on a pu sauver une partie considérable des meubles et autres effets. L'hôpital étant assuré pour le montant de \$1,400, on peut affecter cette somme à sa reconstruction, si le département le décide ainsi. Ce montant ne saurait pourtant suffire pour cette fin, car, vu la position centrale de St. André (communiquant durant toutes les saisons de l'année) avec les autres parties du comté, il est évident qu'il faudrait bâtir un édifice avec des dimensions au moins égales à celles du premier pour répondre aux besoins du service; c'est pourquoi je recommande respectueusement qu'on le reconstruise au plus tôt à l'endroit très avantageux où il se trouvait auparavant.

Dans l'intervalle, on a loué un édifice provisoire pour quelques mois, avec l'approbation de l'honorable ministre de la marine et des pêcheries.

Les observations précédentes concernant l'avenir ne rentrent pas strictement dans ce rapport annuel; cependant, j'ai cru utile de les faire pour l'information du département et du gouvernement.

J'ai, etc.,

(Signé,)

S. T. GOVE,
Médecin Surintendant.

WILLIAM SMITH, ECR.,
Député du Ministre de la Marine et des Pêcheries.

ANNEXE No. II.

ÉTAT de la dépense pour le compte des hôpitaux de la marine, des marins malades et invalides, et des marins naufragés et en détresse, pour l'année expirée le 30 juin 1872.

PROVINCE DU NOUVEAU-BRUNSWICK.			
Hôpital de la marine, St. Jean.		\$ cts.	\$ cts.
L. B. Botsford	Douze mois de salaire comme médecin	560 00	
G. J. Harding	do do do maison des pestiférés, Ile aux Perdrix	100 00	
Rév. W. Armstrong	Douze mois de salaire comme chapelain	100 00	
C. Ward	do do secrétaire	400 00	
J. Bryden	Pain	174 84	
W. Boukhout	Viande	294 64	
Jardine et Cie	Épiceries	242 12	
M. Barnes	Lait, pommes de terre, etc.	221 05	
do	Douze mois de salaire de l'intendant	\$300 00	
do	do do l'infirmière	80 00	
do	Indemnité pour pension	73 00	
do	do do de l'infirmière	73 60	
do	Douze mois de gages comme cuisinier	48 00	
do	Divers	23 63	
		\$597 63	
	Provisions dont on ne s'est pas servi	31 58	
A. P. McGivern	Charbon	566 05	
J. McAllister	Bois	260 62	
A. Riley	do	60 80	
Cie. de l'aqueduc	Taxe de l'eau	16 60	
Compagnie du gaz	Dépenses du gaz	50 00	
Eliza Fisher	Blanchissage	54 60	
J. Sears	Drogues	93 30	
C. A. Barnes	Gages et pension comme infirmier	132 84	
Mme. Harpur	Soins aux marins malades	288 00	
H. Powers	Assistant-infirmier	16 42	
B. Doherty	Garde-malade à l'hôpital des pestiférés	60 00	
R. A. Moore	Cerceuils	39 94	
J. Buck	Louage de corbillards	45 00	
Bureau du cimetière	Frais funéraires	31 00	
Burton frères	Vin, porter, etc.	14 00	
Isaac White	Jardinier	24 05	
C. H. Wright et Cie	Enseigne	77 50	
O. Riley et autres	Réparations	22 00	
Clark et Stackhouse	do	17 30	
J. O. Brine	Bois	49 50	
P. O. Brine	Transport du charbon	3 50	
D. McKnight	Réparations	3 60	
C. Ballock	Chaise percée inodore	8 40	
J. Mullin	Paille	22 50	
J. McLaughlin	Travail au jardin	12 10	
J. Murphy	do do	75 00	
A. G. Bows	Articles en ferblanc	3 37	
Barnes et Cie	Impressions, etc	30 24	
McKenzie et Cie	Draps et garnitures de lits, etc.	22 60	
P. Riley	Voiturage	75 27	
C. Chalmor	Graines	2 00	
M. Barnes et autres	Travail, etc.	1 97	
Allan frères	Poêle de cuisine, etc	22 27	
C. Ward	Assurance contre le feu	34 84	
		32 00	
	<i>A reporter</i>		

ETAT de la dépense des hôpitaux de la marine, etc.—*Suite.*

PROVINCE DU NOUVEAU-BRUNSWICK.— <i>Suite.</i>		\$	cts.	\$	cts.
<i>Report. . . . .</i>		.....		
<i>Hôpital de la Marine, St. Jean.—Suite.</i>		.....		
H. et J. A. White.....	Faïencerie.....	10	75		
G. Anderson.....	Chaise percée inodore.....	26	00		
McAvity et fils.....	Ferronnerie.....	4	60		
W. Patterson.....	Ferrure.....	3	20		
J. D. Gall.....	Tuyau à l'eau, etc.....	1	35		
M. Barnes.....	Engrais.....	15	00		
W. Elder.....	Abonnement au "Telegraph".....	5	00		
E. Willis.....	Abonnement et annonces dans le "Daily News".....	10	50		
T. W. Anglin.....	Annonces dans le "Freeman".....	9	50		
M. Wilson.....	Lavage.....	2	10		
D. McKnight.....	Blanchissage.....	21	37		
				4,471	20
<i>Hôpital de la Marine, Richibouctou.</i>		.....		
D. M. Wilson.....	Soins comme médecin pour l'année fiscale expirée le 30 juin 1871.....	100	00		
do.....	Drogues depuis le 30 juin 1869, au 30 juin 1871.....	113	40		
do.....	Soins comme médecin, drogues et entretien des marins malades pour l'année fiscale expirée le 30 juin 1871.....	603	02		
do.....	Combustible.....	107	00		
L. Graham.....	Divers approvisionnements.....	173	43		
				1,096	85
<i>Hôpital de la Marine, Miramichi.</i>		.....		
J. Thomson.....	Douze mois de salaire comme médecin.....	200	00		
do.....	Drogues.....	2	00		
M. M. Garnet.....	Couteaux, plats, etc.....	8	14		
P. Lawlor.....	Pensions et soins aux marins malades.....	363	64		
J. Tesseman.....	Cerceuil.....	4	00		
W. Mason.....	Couvertures, draps, etc.....	70	26		
G. U. Blair.....	Dépenses encourues pour l'équipage du <i>Lothair</i> , (petite vérole).....	433	09		
				1,081	13
<i>Hôpital de la Marine, St. André.</i>		.....		
M. A. Day.....	Douze mois de salaire comme infirmière.....	208	00		
do.....	Pension et soins aux marins malades.....	131	41		
J. McMillan.....	Bois et charriage.....	28	30		
Robinson et Glenn.....	Bardeaux.....	20	47		
R. Ross.....	do.....	14	45		
O. Conly.....	Camionnage et travail.....	18	60		
S. T. Gove.....	Charrriage du bois.....	12	20		
do.....	Douze mois de salaire comme médecin.....	200	00		
do.....	Drisses de signal.....	1	10		
do.....	Huile, etc.....	1	19		
do.....	Assurance.....	17	50		
do.....	Paille.....	2	00		
E. L. Andrews et autres.....	Bois.....	40	50		
A. Hennan.....	Mesurage du bois.....	7	50		
A. Campbell.....	Réparation de clôture.....	65	31		
				768	53
<i>Hôpital de la Marine, Harvey.</i>		.....		
P. Palmer.....	Soins comme médecin.....	46	10		
P. R. Moore.....	do.....	33	50		
L. Layton.....	Pension et soins aux marins en détresse.....	18	00		
H. Bishop.....	do do.....	92	24		
John Cameron.....	do do.....	98	00		
C. Dickson.....	do do.....	24	00		
J. Brewster.....	Approvisionnement.....	83	60		
				295	44
<i>A reporter.....</i>		.....		

ÉTAT de la dépense des hôpitaux de la marine, etc.—*Suite.*

PROVINCE DU NOUVEAU-BRUNSWICK.— <i>Suite.</i>		\$ cts.	\$ cts.
<i>Report</i>			
<i>Hôpital de la Marine, Hillsborough.</i>			
J. S. Gross	Soins médicaux et pension des marins malades	77 28	
W. Wallace	Pension des marins malades	198 45	
			275 73
<i>Hôpital de la Marine, Bathurst.</i>			
S. L. Bishop	Soins médicaux	80 00	
Ferguson, Rankin et Cie.	Approvisionnements	83 68	
Jane Miller	Pension, etc., marins malades	101 50	
A. Miller	Infirmier	8 00	
do	Combustible	10 00	
John Ferguson	Commission pour surveillance	28 31	311 49
H. Baldwin			
<i>Hôpital de la Marine, Shédiac.</i>			
C. S. Theal	Soins médicaux et médecine		173 00
<i>Hôpital de la Marine, Bouctouche.</i>			
H. E. W. Pouliot	Soins médicaux		66 50
<i>Hôpital de la Marine, Hopewell.</i>			
J. Carnworth	Dépenses pour des marins malades		72 32
<i>Marins naufragés et en détresse.</i>			8,712 19
D. Bridgers	Pension de marins en détresse	8 75	
W. Saunders	do do	8 62	
Mme. Lerdy	do do	2 25	
P. Fuller	do do	6 60	
J. Reed	do do	102 12	
Small et Hatheway	Passages des marins	21 75	
L. Carvell	do	2 90	
J. H. Harding	do	8 90	
J. S. Sullivan	do	2 16	
J. S. May	Vêtements	21 00	
J. D. Dixon	Pensions et autres dépenses de marins en détresse	37 50	
			222 55
PROVINCE DE LA NOUVELLE-ÉCOSSE.			
<i>Marins en détresse et malades.</i>			
J. Harley	Dépenses des marins malades à Lahave	93 98	
D. McCullough	do do Pictou	445 05	
J. McNab	do do Pugwah	40 97	
J. Donaven	do do Arichat	262 22	
W. W. Bown	do do Cow Bay	264 60	
A. S. Townshend	do do Parrsboro	168 07	
E. O. Brien	do do Windsor	26 40	
T. S. Bown	do do Sydney	459 06	
C. E. Leonard	do do do	730 71	
W. J. Bigelow	do do Canso	43 00	
E. Rand	do do Cornwallis	1 75	
			8,934 74
<i>A reporter</i>			

ETAT de la dépense des hôpitaux de la marine, etc.—*Suite.*

PROVINCE DE LA NOUVELLE-ECOSSE— <i>Suite.</i>		\$	cts.	\$	cts.
<i>Report</i>					
<i>Marins en détresse et malades.—Suite.</i>					
B. Viets.....	Dépenses des marins malades à Digby.....	84	92		
C. V. Rawding.....	do do Canada Creek.....	118	00		
G. Stalker.....	do do Lockport.....	9	00		
A. Fraser.....	do do Sheet Harbor.....	8	00		
J. L. Letson.....	do do Port Medway.....	97	00		
W. Muir.....	do do Shelburne.....	19	50		
J. Rosa.....	do do Margaree.....	228	37		
E. Dawling.....	do do Lunenburg.....	36	75		
F. F. Hatfield.....	do do Rivière Ratchford.....	11	00		
E. D. Tremain.....	do do Port Hood.....	112	44		
L. Johnston.....	do do Port Caledonia.....	7	00		
J. H. Liddell.....	do do Halifax.....	2,384	99		
T. R. Almon.....	do do do.....	19	00		
J. Swaine.....	do do Port La Tour.....	184	00		
J. H. Freeman.....	do do Liverpool.....	155	01		
W. Davidson.....	do do do.....	30	50		
A. M. Parker.....	do do Walton.....	21	00		
J. Muir.....	do do Havre Nord-Est.....	130	00		
S. Westhaven.....	do do do.....	28	00		
T. A. Malcolm.....	do do Cheverie.....	65	75		
R. Sanderson.....	do do Port Gilbert.....	92	00		
T. E. Moberly.....	do do Yarmouth.....	55	50		
T. C. Tobias.....	do do Annapolis.....	27	50		
Surveillants des pauvres.....	do do do.....	10	95		
J. J. Kerr.....	do do Amherst.....	22	50		
				6,494	49
<i>Marins en détresse.</i>					
W. Ross.....	Pension des marins en détresse.....	5	00		
P. Buoppin.....	do do.....	10	50		
D. Taple.....	do do.....	74	50		
Gastongany et Cie.....	do do.....	16	50		
M. Burke.....	do do.....	7	75		
J. H. Freeman.....	do do.....	22	60		
D. MacCulloch.....	do do.....	4	80		
G. Rowlings.....	do do.....	2	75		
R. H. Ruggles.....	Vêtements, etc., do.....	279	31		
B. Fulker.....	do do.....	15	50		
P. Grant et Cie.....	do do.....	240	70		
Capitaine J. Shaw.....	Transport et subsistance des marins en détresse.....	11	70		
P. Joice.....	do do.....	16	00		
R. Imree.....	do do.....	4	75		
E. Rand.....	do do.....	17	03		
G. M. Perling.....	do do.....	7	00		
J. Post.....	do do.....	20	00		
T. Archibald.....	do do.....	22	00		
E. Pinkham.....	do do.....	30	00		
J. Beck.....	do do.....	26	15		
Capitaine Peters.....	do do.....	10	00		
R. Tobin.....	do do.....	52	00		
J. Farquhar.....	do do.....	5	11		
A. et H. Creighton.....	do do.....	20	00		
J. H. Smith.....	do do.....	36	50		
E. Dowling.....	do do.....	7	59		
A. Leblanc.....	do do.....	43	04		
L. Diamond.....	do do.....	4	38		
H. W. Johnston.....	do do.....	9	51		
J. et R. B. Seaton.....	do do.....	1	10		
R. Johnston.....	do do.....	9	85		
J. Collins.....	do do.....	5	00		
J. J. Langston.....	do do.....	16	00		
<i>A reporter</i>				6,494	49

ETAT de la dépense pour les hôpitaux de la marine, etc.—*Suite.*

PROVINCE DE LA NOUVELLE-ÉCOSSE.— <i>Suite.</i>		\$ cts.	\$ cts.
<i>Report</i>			
<i>Matelots dans la misère.—Suite.</i>			
J. McDonald.....	Transport et subsistance des matelots dans la détresse.	7 67	
C. Dickson.....	do do do do	4 00	
Archibald et Cie.....	do do do do	7 50	
F. D. Corbett et Cie.....	do do do do	5 84	
D. H. Pitts.....	do do do do	15 00	
J. F. Phelan.....	do do do do	3 00	
M. McDonald.....	do do do do	11 00	
D. Hunter.....	do do do do	10 57	
G. Nichols.....	do do do do	5 00	
A. Nicherson.....	do do do do	7 50	
C. H. Innes.....	do do do do	16 79	
W. Romkey.....	do do do do	5 84	
J. Ross.....	do do do do	20 00	
do.....	Dépenses de l'équipage naufragé du <i>Victoria Ursula</i> au Cap Breton.....	171 65	
S. S. Thorne.....	Dépenses de l'équipage du <i>Phœbe Ellen</i>	199 42	
T. E. Moberly.....	do do <i>Hibernia</i>	217 42	
do.....	Transport et subsistance des matelots dans la détresse.	8 76	
A. Donovan.....	do do do do	65 30	
T. E. Moberly.....	do do do do	7 34	
D. Sargent.....	do do do do	27 00	
			1,876
			3,370 71
PROVINCE D'ONTARIO.			
J. R. Benson.....	Octroi de la législ. à l'hôpit. de la marine à Ste. Catherine.....		500 00
PROVINCE DE QUÉBEC.			
<i>Matelots malades et invalides.</i>			
J. J. Fox.....	Dép. des matelots malades à Amherst, Iles de la Madel..	15 00	
P. L. Gauveau.....	do do Rimouski.....	14 50	
J. Fraser.....	do do New Carlisle.....	274 40	
B. Burland.....	do do St. Jean.....	146 00	
J. C. Belleau.....	do do Gaspé.....	120 50	
J. W. Dunscomb.....	do do Chicoutimi.....	25 50	
Dr. S. Roy.....	Soins médicaux pour les matelots malades de l' <i>Alma</i>	36 00	
do.....	do do <i>Viola</i>	18 00	
do.....	do do à St. Jean Port Joli..	210 00	
A. Ferguson.....	Dépenses des matelots malades à l'Hôpital-Général, Montréal.....	2,452 80	
			3,312 76
<i>Matelots dans la misère.</i>			
Ch. de Commerce, Ang.	Dépenses de l'équipage naufragé du <i>Nimrod</i>	45 50	
do do	do do <i>Southern Cross</i>	121 22	
do do	do do <i>Callie Allie</i>	19 71	
do do	do do <i>Catherine John</i>	48 54	
do do	do do <i>Minnie Arnold</i>	18 49	
do do	do do <i>Beacon Light</i>	420 17	
do do	do do <i>Valiant</i>	197 52	
do do	do do <i>Albert Ross</i>	18 49	
do do	do do <i>Harriette</i>	37 22	
do	Québec. Dépenses des matelots naufragés dans le bas du fleuve St. Laurent.....	769 50	
<i>Report</i>		1,696 36	3,812 70

ETAT de la dépense pour les hôpitaux de la marine, etc.—*Suite.*

PROVINCE DE QUÉBEC.— <i>Suite.</i>		\$ cts.	\$ cts.
<i>Report</i>		1,696 36	3,812 70
<i>Matelots dans la détresse.—Suite.</i>			
J. W. Dunscomb	Dépenses des matelots naufragés dans le bas du fleuve St. Laurent	100 50	
J. U. Gregory	Habits pour matelots naufragés, et billets de chemin de fer de Québec à Portland	342 70	
Lucien LeGros	Sauvetage de l'équipage naufragé de l' <i>Alma</i>	35 00	
C. Grimshaw et Cie.	Dépenses pour	do	
F. Gauthier	do	do	
B. Lizotte	do	do	
	<i>W. H. Moody</i>	26 45	
	<i>Three Sisters</i>	158 50	
	<i>Chryseis</i>	58 50	
			2,418 01
			6,230 71

RÉCAPITULATION.

Matelots malades et invalides, province du Nouveau-Brunswick	8,712 19	
do	do	Nouvelle-Ecosse
do	do	Québec
Octroi de la législature à l'hôpital de Ste. Catherine, Ontario	500 00	
		19,019 38
Matelots naufragés et dans la détresse, province du Nouveau-Brunswick ..	222 55	
do	do	Nouvelle-Ecosse
do	do	Québec
		4,516 78
		23,536 16

WM. SMITH,

*Député du ministre de la marine et des pêcheries.*DÉPARTEMENT DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES,
Ottawa, 2 janvier 1873.

ANNEXE No. 12.

ETAT des recettes portées au compte du fonds des matelots malades pour tout le Canada, pour l'année fiscale expirée le 30 juin 1872.

PROVINCE DE QUÉBEC.

NOM DU PORT.	Trimestre expiré le 30 septembre 1871.	Trimestre expiré le 31 décembre 1871.	Trimestre expiré le 31 mars 1872.	Trimestre expiré le 30 juin 1872.	Total.
	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.
Gaspé.....	37 70	42 68		46 72	127 10
Iles de la Madeleine.....	2 16	2 50		11 04	15 70
Montréal.....	1,202 76	1,028 44		708 90	2,940 10
New Carlisle.....	58 04	49 42		40 80	148 26
Philipsburg.....	1 02			3 34	4 36
Québec.....	5,307 80	2,642 14	96 08	6,545 68	14,591 70
Rimouski.....	111 96	28 00		44 76	184 72
St. Jean.....	736 70	355 20		84 60	1,176 50
Stanstead.....	12 12				12 12
Trois-Rivières.....					
Perce.....				16 48	16 48
	7,470 26	4,148 38	96 08	7,502 32	19,217 04

PROVINCE DU NOUVEAU-BRUNSWICK.

Bathurst.....	44 72		14 94	65 94	125 60
Baie Verte.....	31 44			4 10	35 54
Campo Bello.....	23 94	13 34	5 47	25 76	68 51
Caraquette.....		5 42			5 42
Chatham.....	628 28	165 62		452 50	1,246 40
Dalhousie.....	50 20	49 52		55 22	154 94
Dorchester.....	53 42	4 44		4 16	62 02
Frédéricton.....					
Hillsboro'.....	71 82	7 48		5 36	84 66
Moncton.....	5 20	50			5 70
Newcastle.....	210 42	146 60		169 54	526 56
Richibouctou.....	105 92	18 98		138 60	263 50
Sackville.....	20 20	7 63		14 02	41 90
Shédiac.....	136 26	6 44		33 60	176 30
Shippegan.....		4 64		3 84	8 48
St. André.....	61 60	14 26	5 76	1 26	82 88
St. George.....	44 08	38 06	5 20	62 60	149 94
St. Jean.....	1,754 86	725 12	498 88	1,511 40	4,490 26
St. Stephens.....	28 74	23 00		66 70	118 44
Iles Occidentales.....		7 22	4 54	4 40	16 16
	3,271 10	1,238 32	534 79	2,619 00	7,663 21

ETAT des recettes portées au compte du fonds des matelots malades, etc.—*Fin.*

PROVINCE DE LA NOUVELLE-ECOSSE.

NOM DU PORT.	Trimestre expiré le 30 septembre 1871.	Trimestre expiré le 31 décembre 1871.	Trimestre expiré le 31 mars 1872.	Trimestre expiré le 30 juin 1872.	Total.
	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	
Amherst	29 46	85 88	19 02	43 02	177 38
Annapolis	55 20	12 82	9 02	29 96	107 00
Antigonish	6 20			3 56	9 76
Arichat	69 40	25 06		30 14	124 60
Baddeck	21 54	2 86			24 40
Barrington	18 08	4 00	9 78	11 70	43 56
Bridgetown	4 36	1 38		50	6 24
Cornwallis	16 30	13 80			30 10
Digby	38 16	27 64	12 62	29 46	107 88
Halifax	739 70	483 54	787 08	1,000 62	3,010 94
Liverpool	125 24	52 60	96 52	72 72	347 08
Lockeport	24 90	1 98	3 98	7 06	37 92
Londonderry	8 58	3 46			12 04
Lunenburg	33 86	32 88	29 74	63 12	159 60
Margaretsville			8 62	3 54	12 16
Sydney Nord	83 60	140 20	34 94	114 04	372 78
Parrsboro'	28 86	2 24	2 80	37 50	71 40
Pictou	630 66	115 23		293 00	1,038 89
Port Hawkesbury	23 54	4 46		21 04	49 04
Port Hood				1 14	1 14
Port Medway	28 44	17 14	36 74	32 08	114 40
Port Mulgrave				54 46	54 46
Sydney	811 66	123 34		197 44	1,132 44
Weymouth	36 42	3 90	3 02	16 52	59 86
Windsor	253 02	111 98		224 70	589 70
Yarmouth	61 92	108 92	117 18	48 60	336 62
	3,149 10	1,375 31	1,171 06	2,335 92	8,031 39

RÉCAPITULATION.

Québec	7,470 26	4,148 38	96 08	7,502 32	19,217 04
Nouveau-Brunswick	3,271 10	1,238 32	534 79	2,619 00	7,663 21
Nouvelle-Ecosse	3,149 10	1,375 31	1,171 06	2,355 92	8,031 39
	13,890 46	6,762 01	1,801 93	12,457 24	34,911 64

WM. SMITH,

Député du ministre de la marine et des pêcheries.

DÉPARTEMENT DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES,

Ottawa, 2 janvier 1873.

ANNEXE No. 13.

RAPPORT SUR LA POLICE DE RADE A MONTREAL, POUR L'ANNÉE
FISCALE EXPIRÉE LE 30 JUIN 1872.

BUREAU DU COMMISSAIRE DE LA POLICE DU CANADA.

MONTREAL, janvier 1873.

MONSIEUR, — J'ai l'honneur de vous soumettre, pour l'information du ministre de la marine et des pêcheries, un rapport indiquant le nombre de prisonniers faits par la police de rade à Montréal, pendant l'année fiscale expirée le 30 juin 1872.

Les constables, au nombre voulu de 20, ont prêté serment le 22 avril, 1872, et ont été licenciés le 30 novembre, à la clôture de la navigation.

On verra que le nombre de personnes arrêtées pour diverses offenses a été de six cent trente-sept, soit une augmentation de soixante-et-onze sur celui de l'année précédente.

On a donné asile et protection à deux cent soixante personnes, ce qui constitue, je regrette de le dire, une augmentation de trente six sur l'année précédente.

Il est triste d'avoir à enregistrer le nombre de personnes qui se noient tous les ans. Cette année, pas moins de vingt-trois personnes ont péri, soit dans le port ou le canal, tandis que soixante ont failli partager le même sort. Au nombre de ces derniers se trouvaient seize individus montant un radeau qui alla frapper contre un des piliers du pont Victoria où il fut mis en pièces. Ces hommes ont vu la mort de près; il furent sauvés principalement par des bateaux que procura la police. Puisque j'en suis sur ce point, me sera-t-il permis de recommander qu'un bon canot de sauvetage soit attaché à la station, le besoin absolu d'une telle embarcation sera senti de suite, et j'espère que le département donnera au sujet tout la considération qu'il mérite.

Vingt-trois personnes qui ont été grièvement blessées par des accidents à bord des navires et sur les quais ont été transportées par la police à l'Hôpital-Général, ou (en quelques cas) à leur maison, tandis que l'on a secouru un nombre considérable d'autres dont les blessures n'étaient pas d'un caractère aussi grave.

Huit incendies se sont déclarés durant l'année dans l'arrondissement sous le contrôle de la police de rade. De ces huit incendies, il y en eut sept dans les cargaisons débarquées sur le quai; et l'autre dans une manufacture située du côté sud du canal. L'alarme a été, dans sept cas, donnée par la police, qui, dans toutes les occasions, prêta avec beaucoup de succès toute l'assistance possible pour l'extinction des flammes. L'un de ces incendies se déclara sur le quai Russell, dans du bois de service, appartenant aux commissaires du havre, mais il fut aussitôt maîtrisé par les hommes de police.

Parmi les nombreux incidents qui arrivent annuellement et qui ne sont jugés d'une importance suffisante pour être enregistrés dans le rapport, il sera bon de mentionner qu'une femme essaya de se suicider en se jetant dans le canal, mais qu'elle fut repêchée et transportée à la station. On trouva sur sa personne un livret de la banque d'Epargne portant une somme de \$243 à son crédit. Elle fut subséquemment traduite devant le magistrat de police, qui l'envoya à l'asile de Beauport comme atteinte d'aliénation mentale. Le livret est encore en la possession du chef McLaughlin.

Un homme, vêtu de l'appareil de plongeur, s'est noyé pendant qu'il était sous l'eau à la recherche de boulets lancés d'un steamer échoué près de l'île Ste. Hélène. Le plongeur demeurant dans l'eau plus longtemps que d'habitude, ses camarades s'alarmèrent, et, l'ayant ramené à la surface de l'eau, ils le trouvèrent sans vie.

Cent trente-six matelots ont été arrêtés pour désertion de leurs navires. Un grand nombre ont été pris à Lachine, et à d'autres places en dehors des limites de la cité, où ils avaient été poursuivis par la police. Ils furent ou punis ou ramenés à leurs bâtiments d'après l'ordre du magistrat.

En juin de l'année dernière, le chef de police McLaughlin et six autres agents, conformément à des ordres pressants du département, ont été envoyés à Québec pour aider la police de rade à cette place à réprimer l'embauchage des matelots, qui se faisait sur une grande échelle. Ils y sont restés tant qu'on eut besoin de leurs services. Il est à regretter que des tentatives d'embauchage, mais sur une plus petite échelle, aient été faites à Montréal. Le département, avec une sage prévoyance, autorisa le remplacement des hommes de police absents par des surnuméraires. Des arrangements spéciaux ont été faits pour la répression de l'embauchage, et l'énergie et la promptitude déployées par le poursuivant de la Couronne, M. Schiller, et le magistrat de Police, M. Bréhaud, dans l'exécution des mesures adoptées, ont arrêté le mal dans sa racine. Les coupables ont été jugés sommairement et condamnés comme ils le méritaient, et l'exemple donné par la prompte administration de la justice semble avoir eu l'effet désiré. Grand nombre de matelots ont été arrêtés pour diverses offenses, et ne sont pas compris dans les cent trente-six déjà mentionnés. La plupart des arrestations ont été faites pour désobéissance aux ordres de leurs officiers, conduite désordonnée à bord, et absence sans permission. Ils ont aussi subi des procès sommaires.

Trente-quatre personnes ont été arrêtées par la police pour des vols commis sur les quais. La police de rade à Montréal, en outre de ses devoirs ordinaires, a, quand il le fallait, assisté aux enquêtes du coroner, et elles ont été nombreuses. Elle a été présente à l'arrivée et au départ des steamers et des bateaux à passagers, pour y maintenir l'ordre, etc., tout en veillant à l'observation des lois de pêche autant que possible durant la saison.

Il me fait beaucoup plaisir de rendre témoignage de la bonne conduite et de l'efficacité des officiers et des hommes du corps pendant la période de leur service. Plusieurs ont été employés pendant des années par le gouvernement et le département, et ce n'est que justice de noter ce fait. De plus, il me sera permis d'ajouter que, quoique licenciés pendant l'hiver pour chercher un autre emploi, les hommes demeurent très fidèles à leur service.

Il peut paraître étonnant qu'il en soit ainsi, mais lorsqu'on voit l'esprit de justice et de générosité qui règne dans l'exécutif de la marine et des pêcheries, la main secourable tendue aux veuves de ceux qui ont perdu la vie dans l'exécution de leur devoir, l'augmentation considérable de la solde à un temps où le comestible et le combustible sont extraordinairement chers, joints à la considération avec laquelle toutes les demandes pour des besoins nécessaires sont accueillies par le ministre et son député, il n'y a pas lieu d'être surpris, mais l'on doit plutôt se féliciter de cet heureux état de choses.

Je dois encore vous offrir mes remerciements pour la courtoisie qu'a montrée le département dans tout ces rapports avec moi. En vérité, après tant d'années, cette phrase est devenue stéréotypée et devrait clore chaque rapport annuel comme un tribut gracieux rendu à l'administration bien connue de la branche importante du service public comprise dans le département de la marine et des pêcheries.

J'ai, etc.,

CHAS. J. COURSOL,

Commissaire de la police du Canada.

WM. SMITH, Ecr.,

Député du Ministre de la
marine et des pêcheries,
Ottawa.

ETAT du nombre des prisonniers arrêtés par la police de rade à Montréal pour l'année fiscale expirée le 30 juin 1872.

Mois.	Pour avoir infligés des blessures.	Assaut et batterie.	Résistance à la police.	Otention d'argent sous de faux prétexte.	Mis le feu à une maison.	Détournement.	Embarassé les quais.	Ivresse.	Ivresse et désordre.	Ivresse et désordre à bord d'un navire.	Matelots désertant de leurs navires.	Matelots refusant d'obéir à bord.	Vol sur les quais.	Ménacant la vie de leurs capitaines.	Se battant sur les quais.	Vagabondage.	Tentatives de suicide.	S'abstenant sans permission.	Raccolage.	Cruauté envers les animaux.	Charrretiers obstruant les quais.	Charrretiers conduis. très vite.	Assaut indécet.	Vol à bord d'un navire.	Se baignant vis-à-vis la ville.	Portant des armes défendues.	Protection.	Total.	OBSERVATIONS.
Juillet, 1871.....	5	1	2	18	10	2	10	3	1	10	4	10	3	1	1	10	3	1	1	1	1	1	1	2	2	23	87		
Août, ".....	6	1	2	33	12	3	17	7	7	17	4	10	4	4	1	10	10	1	1	1	1	1	1	1	1	15	117		
Septembre, ".....	1	4	1	17	3	5	3	8	8	5	3	1	2	1	1	1	3	3	1	1	1	1	1	1	1	40	89		
Octobre, ".....	12	3	1	30	17	6	14	9	9	6	17	14	11	4	1	6	1	6	7	1	1	1	2	2	20	141			
Novembre, ".....	4	7	7	23	9	3	9	2	2	3	9	4	5	1	5	7	1	7	1	1	1	1	2	1	28	104			
Décembre, ".....				2	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	18	22		
Janvier, 1872.....				1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	12	15		
Février, ".....				1				1																		11	12		
Mars, ".....																										47	47		
Avril, ".....				4	3			4	3																	29	37		
Mai, ".....		2	2	22	7	1	35	7	7	1	35	2	4	1	3	4	1	4	1	1	2	2			2	12	103		
Juin, ".....		9	5	40	8	7	27	8	8	7	27	5	4	1	6	3	2	3	2							5	123		
	5	45	19	3	3	4	191	56	27	113	24	54	6	16	19	3	23	3	2	2	3	1	4	2	5	260	897		

JOHN McLAUGHLIN,
Constable-en-Chief.

MONTRÉAL, 8 juillet 1872.

ANNEXE No. 14.

RAPPORT DU CHEF DE LA POLICE DE RADE A QUÉBEC POUR L'ANNEE
FISCALE EXPIREE LE 30 JUIN 1872.

QUÉBEC, 17 Décembre 1872.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous soumettre mon Rapport annuel comme chef de la police de rade à Québec, pour l'année fiscale expirée le 30 juin dernier. Annexé à ce rapport se trouve un état du nombre de personnes arrêtées par la police de la rade, des diverses offenses qu'elles ont commises et de leur nationalité.

Le 2 mai, la police de rade a prêté serment. Le corps se compose des officiers suivants, savoir :

Un chef qui est aussi maître du port, et dont la solde est de \$1200 par année.

Un timonier pour yacht à vapeur à \$1.80 par jour.

Deux patrons d'embarcation à \$1.40 chaque par jour.

Dix-neuf constables à \$1.10 chaque par jour.

Un mécanicien à \$50 par mois.

Le 4 juin, le corps a été augmenté, par ordre de l'honorable ministre de la marine et des pêcheries, d'un patron d'embarcation et de huit hommes la portant au nombre de trente-deux, y compris le mécanicien.

La solde du corps a été aussi augmentée le 1er juin et le salaire est maintenant réparti comme suit :

Timonier	\$2.10 par jour
Patrons d'embarcation	1.80 "
Employés du bureau.....	2.00 "
Constables.....	1.50 "

Le yacht à vapeur durant le jour fait presque les deux tiers de la besogne. Trois chaloupes à six rames, avec un équipage composé d'un patron et de six hommes dans chaque chaloupe, font le service de nuit ; l'équipage du yacht fait alternativement le service de l'une des chaloupes, entretenant ainsi une patrouille régulière sur le fleuve durant la nuit.

La police exécute tous les mandats d'arrestation sur les deux cotés du fleuve, de l'Anse aux Sauvages, au Cap-Rouge.

Elle va encore à la recherche du bois de construction, des bateaux, etc., perdus ou volés, des navires, estacades et radeaux, et lorsqu'elle les trouve, elle les ramène à leurs propriétaires ou au dock de la police.

Elle procure une chaloupe ou le yacht à vapeur au maître du havre ou à son assistant lorsqu'ils en ont besoin. Plusieurs hommes de police sont requis tous les jours pour escorter les prisonniers au bureau, de là à la prison, et de cette dernière place à leurs navires quand ils sont prêts à prendre la mer. La prison se trouve à deux milles environ de la station de la police de rade.

Le désordre croissant qu'apportent dans ce port les racleurs et leurs agents qui vivent en enlevant les matelots des navires, en les invitant à déserteur et en les cachant quand ils sont sur la terre ferme, demar de impérieusement que la loi devienne plus sévère à l'égard de ces personnes. Il a fallu le meurtre du matelot Pnufs au commencement de la saison pour montrer que ces bandits sont prêts à commettre le crime quand on met obstacle à leur vil trafic. Une attention constante au fonctionnement des lois existantes me permet d'indiquer quelques-unes de leurs défauts et d'y suggérer un remède.

Jè conseille très-respectueusement d'abroger l'acte actuel pour empêcher plus efficacement la désertion des matelots, Statuts Refondus du Canada, 22 Vic., chap. 43, tel qu'amendé par la 34 Vic., chap. 32, et de passer un nouvel acte contenant des clauses à l'effet suivant:—

10. De punir par l'emprisonnement (sans avoir le choix de payer l'amende) toute personne qui par paroles ou avec de l'argent, ou par tout autre moyen, directement ou indirectement, engage ou aide, ou lui procure les moyens, ou essaie d'engager ou d'aider un matelot à désertir ou s'absenter sans permission de son navire, ou héberge ou assiste tout déserteur ou matelot absent de son navire, sachant qu'il a ainsi déserté ou est absent sans permission.

De fait, l'on peut trouver une clause semblable dans l'acte 32 et 33 Vic., chap. 25, concernant certaines offenses relatives à l'armée et à la marine.

20. De punir par l'emprisonnement quiconque se trouve à fainéanter près d'un vaisseau, une chaloupe ou toute autre embarcation et ne rend pas compte d'une façon satisfaisante des affaires qu'il peut y avoir, ou reçoit des hardes, etc., etc., tel que spécifié dans 22 Vict., chap. 43, sec. 3, Statuts Refondus du Canada, amendés par la 34 Vic., chap. 32.

30. La 4ème section du chap. 43 relative à la détention des chaloupes, etc., devrait être amendée de façon à autoriser un Juge de Paix à les faire vendre à l'encan pour subvenir à la dépense, vu que l'acte que j'espère voir adopter n'implique aucune amende pécuniaire.

40. La sec. 5 et le paragraphe 2 du chap. 43 pourraient être mises de nouveau en force, la punition devant être l'emprisonnement.

50. Il devrait y avoir une clause constituant une offense grave pour quiconque se rend illégalement à bord, ou fainéante près d'un navire, pour le fait de porter sur sa personne, ou d'exhiber d'une façon menaçante toute arme à feu ou autre arme offensive. Les embaucheurs et leurs agents ont l'habitude d'effrayer les patrons de navire, les seconds et les hommes de quart en exhibant leurs pistolets lorsqu'ils enlèvent des matelots.

60. Il devrait y avoir une clause, telle que l'on en trouve dans les Statuts Refondus du Bas-Canada, chap. 55, sec. 15, ordonnant des peines contre la détention, la prise de possession et les effets des matelots, mais cette pénalité ne devrait pas être de plus d'un mois d'emprisonnement à défaut de la remise immédiate des effets et du paiement de l'amende et des frais.

70. Toutes poursuites devraient être intentées par et au nom du chef de la police de rade devant un juge de paix quelconque.

80. Il devrait y avoir une clause semblable à celle qui se trouve dans l'acte relatif aux licences de Québec, statuant que si un ajournement du procès était nécessaire et était ordonné les témoignages de tels témoins présents devront être recueillis de suite ou, comme il est pourvu dans l'acte concernant les offenses relatives à l'armée ou à la marine, que l'examen des témoins sur le point de quitter la Province, deva être fait immédiatement devant un Juge de Paix. Je sais que plusieurs procès n'ont eu aucune suite à défaut de telle disposition.

90. S'il est jugé impossible de nier aux délinquants de cette catégorie le droit de fournir des cautions durant le procès, le montant du cautionnement devrait être fixé dans l'acte, de façon à justifier le magistrat qui l'exigerait et il ne devrait être non-seulement proportionné au châtement, mais les cautions devraient, en tous cas, être propriétaires de biens immeubles.

100. Il ne devrait pas y avoir d'*appel* ou *certiorari* d'aucune condamnation en vertu de l'acte nonobstant toute disposition à l'effet contraire dans aucun statut, et aucun avis d'appel ou *certiorari* ne devrait affecter l'exécution de toute condamnation. Les poursuites dégènerent en pure farce avec le droit d'appel tel qu'il existe dans le statut général.

J'ai, etc.,

R. H. RUSSELL,

Chef de la police de rade.

WILLIAM SMITH, Ecr.,

Député du Ministre de la Marine et des Pêcheries,

Ottawa.

Etat indiquant le nombre de personnes arrêtées par la Police de rade, les diverses offenses commises par ces personnes et leur nationalité.

Désertion.....	78
Absence du bord sans permission.....	160
Refus de faire le service à bord.....	45
Refus d'aller sur mer.....	13
Négligence à s'embarquer.....	40
Mandats d'arrestation pour assaut.....	20
Assaut par le capitaine sur les hommes de l'équipage.....	3
Assaut par le second sur les hommes de l'équipage.....	2
Capitaines assaillis par l'équipage.....	5
Seconds assaillis par l'équipage.....	2
Ivres et voies de fait à bord.....	20
Ivres sur les quais et dans les rues.....	24
Vols à bord.....	10
Détournement d'effets.....	2
Endommageant des effets à bord.....	2
Fous.....	1
Exposant leur personne d'une manière indécente.....	3
Menaçant de décharger des armes à feu.....	7
Parjures.....	1
Hébergeant les déserteurs.....	1
Homicides involontaires.....	2
Poignardant et blessant avec un couteau.....	11
Coupant la haussière de touée.....	3
Embaucheurs ou leurs agents rôdant autour des navires.....	13
Embaucheurs ou leurs agents allant à bord des navires sans permission.....	5
Protection pour la nuit.....	26
Retenant les effets des matelots.....	2
Sur mandats d'emprisonnement.....	2
Total.....	509

Nationalité.

Angleterre.....	107
Irlande.....	161
Ecosse.....	76
Galles.....	12
Norvège.....	31
Suède.....	20
Québec et Ontario.....	20
Prusse.....	14
Danemark.....	4
Etats-Unis.....	12
Nouvelle-Ecosse.....	10
Nouveau-Brunswck.....	7
Hollande.....	6
Portugal.....	1

Belgique	1
Autriche	3
Finlande	9
Indes Occidentales	8
Terreneuve	3
Jersey	2
Ile du Prince-Edouard.....	1
Ile du Man	1
Total.....	<u>509</u>

ANNEXE No. 15.

ETAT des dépenses du corps de Police de rade de Montréal et Québec pour l'année fiscale expirée le 30 juin 1872.

POLICE DE RADE DE MONTRÉAL.		\$ cts.	\$ cts.
John McLaughlin	Salaire comme chef d. le 1er juil. 1871 jusq. 31 mai 1871	806 40	
C. J. Coursol	Balance de la feuille des salaires pour juin 1871	586 73	
do	Feuille des sal. des hommes d. le 1er juil. j. 31 mai 1872	5,165 80	
do	Récompense aux membres de la force, de 20 cents par jour pour bonne conduite	850 40	
H. Morgan et Cie	Drapeau, vêtements, etc	1,267 75	
J. Keely	Bois	39 00	
L. Brousseau	Abonnement au <i>Courier du Canada</i>	4 00	
J. E. Taylor	do deux années au <i>Citizen</i>	16 00	
L. Perrault et Cie	do une année et demie au <i>Pays</i>	9 75	
G. E. Clark	do au <i>Witness</i>	6 00	
<i>Montreal Herald</i>	do	8 00	
<i>Toronto Leader</i>	Annonces	2 50	
Cie. de public. du <i>Globe</i>	do	5 00	
<i>Gazette</i>	do	6 00	
P. Martin	Louage de cabriolet	10 60	
J. Starke et Cie	Impressions	36 25	
J. McLaughlin	Diverses dépenses	107 99	
Mary Smallman	Repas	21 39	
J. Richardson	Chaussettes	15 00	
McIver et Cie	Casquettes et couvertures de toile cirée	187 50	
E. Thompson	Souliers	75 00	
D. Bremet	do	76 00	
Cie. du télé. de Montreal	Dépêches	22 00	
do de la Puissance	do	3 10	
do du B. de P	Frais de port de lettres	50 71	
J. Lovel	Annuaire	4 00	
G. Armstrong	Lit de camp	11 00	
Cie. de l'Acqueduc	Taxe de l'eau	28 30	
G. Bary	Loyer de station	360 00	
Compagnie du gaz	Consommation de gaz	32 40	
R. Hendry	Couronne pour les cols des uniformes des sergents.	7 50	
Duvernay Frères	Annonces	6 00	
J. J. Foote	do	12 00	
<i>Courrier des Etats-Unis</i>	do	4 75	
G. Meldrum	Charbon	10 00	
L. Turville	Bois	34 00	
R. Warrington et Cie	Tuyaux de poêle	11 56	
W. S. Beard et Cie	Charbon	44 87	
Receveur Général	Retenue sur le salaire du chef McLaughlin pour fonds de retraite pour l'année fiscale expirée le 30 juin 1872	36 50	
do	Retenue sur le salaire pour fonds de retraite pour six mois jusqu'au 31 décembre 1871	18 25	
			10,000 00
POLICE DE RADE DE QUÉBEC.			
R. H. Russell	Une année de salaire, jusq. 30 juin 1871, comme chef...	1,200 00	
Albert Parker	do do do do do commis.	800 00	
J. U. Gregory	Feuille des sal. des hommes p. l'an, exp. le 30 juin 1872	5,213 70	
do	Récompense aux hommes pour bonne conduite, durant l'année expirée le 30 juin 1872	463 80	
Hamel Frères	Vêtements, par-dessus en caoutchouc, etc	892 55	
L. Gagné	Réparations	65 57	
J. U. Tardevil	do	64 35	
B. Trudell	do	48 51	
	<i>A reporter</i>		10,000 00

ETAT des dépenses de la police de rade de Montréal et Québec, pendant l'année fiscale expirée le 30 juin 1872.—*Suite.*

POLICE DE RADE DE QUÉBEC.— <i>Suite.</i>		\$	cts.	\$	cts.
<i>Report</i>					
H. Jalbert et Cie.....	Réparations.....	98	35		
J. Cunningham.....	Uniformes.....	62	50		
L. Arel.....	Suif.....	68	85		
J. Giblin.....	Charbon.....	209	00		
C. Poston.....	do.....	30	00		
D. Davidson.....	Tuyaux bouilleurs.....	61	35		
C. Samson.....	do.....	6	00		
Gibb, Laird et Cie.....	Provisions.....	48	76		
J. Chalmers.....	do.....	20	00		
H. Bruno.....	Appareils de sauvetage.....	13	00		
Fullerton et Alexander.....	Réparations de bateaux.....	44	50		
J. J. Shaw.....	Ferronnerie.....	33	90		
do.....	Soupage en caoutchouc.....	16	13		
Audet et Robitaille.....	Cordage, etc.....	56	45		
J. J. Budden.....	Bois de chauffage.....	55	00		
Hamel Frères.....	Paillasons, etc.....	33	73		
G. T. Philips.....	Manomètres, robinets d'arrêt, etc.....	165	16		
L. Gagné.....	Salaires des hommes exécutant les réparations.....	76	16		
S. Peters.....	Lieux d'aisance.....	26	50		
Renfrew et Marcon.....	Chapeaux et casquettes pour hommes.....	71	75		
R. H. Russell.....	Diverses dépenses.....	30	65		
W. McDonald.....	Peinturage.....	16	25		
J. Battle.....	do de bureaux.....	15	00		
do.....	Confection de chemises de coton.....	12	50		
H. Talbert.....	Réparations.....	6	50		
V. C. Terrien.....	Lest.....	14	79		
Middleton et Dawson.....	Papeterie.....	30	95		
E. E. Buteau.....	Main d'œuvre, charriage et diverses dépenses.....	65	78		
M. Murley.....	Batons de policiers.....	41	85		
O. Bédard.....	Ferblanterie.....	20	95		
Watson et Jarvis.....	Réparation de voiles.....	27	89		
O. Peters.....	Bois de construction.....	6	24		
Chenic et Baudet.....	Ferronnerie.....	7	16		
G. T. Cary.....	Abonnement au <i>Daily Mercury</i>	12	00		
do.....	Statuts du Canada.....	2	50		
Archer et Cie.....	Bois de construction.....	4	50		
Renfrew et Marcon.....	Couverts de casquettes imperméables.....	13	00		
P. Couette.....	Chaussures.....	30	00		
J. U. Gregory.....	Salaires des hommes, équipement, etc., etc.....	24	42		
F. O. Vallerand.....	Lanternes pour vapeurs.....	13	50		
J. J. Foote.....	Abonnement au <i>Morning Chronicle</i>	6	00		
Total.....				10,348	00
				20,348	00

WM. SMITH,

Député du Ministre de la Marine et Pêcheries.

DÉPARTEMENT DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES,
Ottawa, 2 janvier 1873.

ÉTAT des recettes de la police de rade de Montréal pendant l'année fiscale expirée
le 30 juin 1872..

	\$ cts.	\$ cts.
Recettes du trimestre expiré le 30 septembre 1871.....	2,254 44	
do do 31 décembre 1871.....	1,647 39	
do do 30 juin 1872.....	1,357 10	
		5,258 93

ÉTAT des recettes de la police de rade de Québec, pendant l'année fiscale expirée
le 30 juin 1872.

	\$ cts.	\$ cts.
Recettes du trimestre expiré le 30 septembre 1871.....	8,249 52	
do do 31 décembre 1871.....	3,784 08	
do do 30 juin 1872.....	9,923 27	
		21,956 87

RÉCAPITULATION.

	\$ cts.	\$ cts.
Total des recettes de la police de rade de Montréal.....	5,258 93	
do do Québec.....	21,956 87	
		27,215 80

WM. SMITH,

Député du Ministre de la Marine et des Pêcheries.

DÉPARTEMENT DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES,

Ottawa, 2 janvier 1873.

ANNEXE No. 16.

DEUXIÈME RAPPORT DU BUREAU MÉTÉOROLOGIQUE DE LA PUISSANCE
DU CANADA : PAR G. KINGSTON, A.M., SURINTENDANT.*Présenté en Janvier 1873.*

A l'Honorable P. MITCHELL,
Ministre de la Marine et des Pêcheries.

MONSIEUR,—Avant de parler du progrès du système météorologique du Canada, durant l'année dernière, je ferai quelques observations sur les objets généraux d'un tel système et sur la nature de l'organisation nécessaire pour atteindre ces objets.

OBJETS D'UN SYSTÈME MÉTÉOROLOGIQUE.

1. La collection de statistiques météorologiques et leur arrangement sous une forme convenable pour être appliqués à la discussion de diverses questions de physique.
2. La combinaison des matériaux collectionnés de places nombreuses, par série d'années de façon à faire voir le caractère climaterique de chaque district et localité et les lois générales de la distribution géographique.
3. Le pronostic du temps.

AGENCES NÉCESSAIRES POUR ATTEINDRE CES OBJETS.

- I.—Un bureau météorologique central avec un observatoire normal y attaché.
- II.—Un grand nombre de stations ordinaires d'où les rapports sont envoyés par la malle au bureau central pour être compilés.
- III.—Quelques stations bien équipées, auxquelles seraient donné le nom de principales stations d'où les observations pourraient être suffisamment fréquentes; continues et prolongées pour fournir les matériaux pour la compilation des constantes nécessaires à la préparation du résumé des observations faites dans les stations ordinaires des différents districts. Les agences II et III sont nécessaires pour la collection et la discussion des statistiques météorologiques. Dans le but de faire et publier les pronostics du temps, les deux agences suivantes sont nécessaires.
- IV.—Plusieurs stations télégraphiques d'observation et de transmission, d'où les rapports sont communiqués par le télégraphe au bureau central.
- V. Un plus grand nombre de stations télégraphiques de réception et de publication, d'où les faits ou opinion fondés sur les faits transmis par le télégraphe au bureau central sont communiqués aux habitants du voisinage par des avis écrits ou des signaux.

FONCTIONS ET MODE DE SOUTIEN DES AGENCES CI-DESSUS MENTIONNÉES.

BUREAU CENTRAL DE MÉTÉOROLOGIE.

Les fonctions de ce bureau sont les suivantes :—

1. Choisir toutes les stations et observations qui reçoivent de l'aide pécuniaire du gouvernement du Canada.
2. Exercer par visites et correspondances un contrôle général sur toutes les stations météorologiques qui reçoivent des subventions, ainsi que sur les observateurs particuliers qui peuvent se mettre volontairement en rapport avec lui.
3. Régler les méthodes et le temps d'observation; fournir aux stations des formules pour l'enregistrement des notes à prendre, et aider aux observateurs dans le choix de leurs instruments.

4.—Recevoir et compiler les rapports météorologiques et les publier, ou du moins publier de temps en temps les déductions que l'on peut en tirer.

5.—Recevoir les rapports télégraphiques de la température des stations télégraphiques d'observation et envoyer par télégraphie à des points éloignés l'ensemble des faits ainsi recueillis ou des opinions fondées sur ces faits.

Maintien du Bureau Central.

Le bureau central devrait être maintenu complètement par le Trésor fédéral.

STATIONS MÉTÉOROLOGIQUES ORDINAIRES.

Ce terme s'applique aux stations où les observateurs ne reçoivent ni salaire ni subvention du gouvernement de la Puissance. Le bureau météorologique est à leur égard ce que le secrétaire d'une société météorologique est à l'égard des membres de cette société ; mais avec cette différence, que les membres d'une société météorologique payent une entrée et une souscription annuelle pour le salaire du secrétaire et les autres dépenses de la société, tandis que les observateurs individuels, en Canada, sont exempts de telles dépenses.

On doit attacher une grande importance aux services des observateurs particuliers, lesquels services l'emportent souvent en somme sur ceux des employés salariés ; en effet, sans eux, il ne serait pas possible de rassembler tous les éléments de la statistique météorologique. C'est parmi eux, lorsque la chose est praticable, que l'on devrait choisir les observateurs pour les positions salariées ; mais, comme il serait aussi impossible pour l'Etat de rétribuer les météorologistes particuliers que les amateurs des autres branches de la science naturelle, il est à espérer que, pour le maintien des stations météorologiques ordinaires, un nombre suffisant d'observateurs non rémunérés se trouvera en Canada, comme la chose a lieu dans d'autres pays.*

Les stations météorologiques ordinaires peuvent être rangées par sous-classes suivant l'étendue de leurs opérations :—

(a) Stations où les observations de tous les éléments ordinaires se font au moins trois fois par jour.

(b) Stations où l'on enregistre la température, la direction et la vitesse du vent, les quantités de pluie et de neige tombées, l'état général de l'atmosphère avec note des différents phénomènes ; les observations étant faites deux ou trois fois par jour.

(c) Stations où l'on enregistre les quantités de pluie* et de neige tombées, et où l'on tient note des différents phénomènes.

(d) Stations où l'on tient note des phénomènes que l'on peut observer sans l'aide d'aucun instrument, et où l'on enregistre les événements qui se rapportent au progrès des saisons.

STATIONS PRINCIPALES.

* La première fonction de ce que j'ai appelé les stations principales, est de fournir des observations qui servent à computer les corrections pour la variation diurne et la non-périodique. Ces corrections sont requises afin que par leurs moyens les observations comparativement peu nombreuses, faites pendant quelques années aux stations ordinaires, puissent être rendues comparables avec celles tenues fréquemment et pendant de longues séries d'années.

Pour atteindre cet objet principal les dispositions suivantes sont nécessaires :—

(1.) Les éléments météorologiques peuvent être enregistrés par un procédé automatique continu, ou bien les observations doivent se faire jour et nuit, à des intervalles réguliers, ne dépassant pas trois heures.

(2.) Les observations doivent être continuées pendant une longue série d'années, quoiqu'il ne soit pas nécessaire qu'elles soient prises tout le temps avec une égale fréquence. Il pourrait être suffisant de prendre des observations à de courts intervalles, pendant cinq ans, et de suivre ensuite un système moins onéreux ; et on reprendrait le mode des courts intervalles quelques années plus tard.

* Par travail non rémunéré, il faut entendre le travail non rémunéré par le gouvernement central. Les stations météorologiques ordinaires pourraient fort bien recevoir de l'aide des gouvernements provinciaux ainsi que de la province d'Ontario, des Chambres de Commerce, des Sociétés d'Agriculture et des particuliers.

(3.) Il devrait y avoir trois stations principales ou plus dans chaque Province ; et dans les provinces les plus éloignées, comme le Nouveau-Brunswick, la Nouvelle-Ecosse, le Manitoba et la Colombie Britannique, il est nécessaire que l'un des surintendants soit, en quelque sorte, un agent du bureau central, pour aider à la distribution des instruments, des renseignements, etc.

Les devoirs essentiels du surintendant d'une station principale n'occuperont qu'une partie de son temps ; mais par suite de leur distribution à différentes heures du jour et de la nuit et en cas où il aurait à s'absenter, il devrait avoir les services partiels d'un ou de deux assistants.

Afin d'assurer la régularité et la continuité qui sont essentielles aux observations, il serait nécessaire d'attacher un salaire aux charges de surintendant et d'assistants aux stations principales ; mais comme ces officiers devront avoir d'autres sources de revenu, ce salaire peut être assez modique.

Entretien des stations principales.

Quand on voudra établir une station principale dans une région où l'on ne pourra trouver parmi les habitants un observateur apte à en prendre la surveillance, et où, par conséquent, il sera nécessaire d'envoyer et entretenir un observateur, la station sera entièrement supportée par subvention fédérale ; mais si, dans cette localité, il se trouve un bon observateur particulier, ou une personne instruite qui désire le devenir et qui possède d'autres moyens de subsistance, ou une institution soutenue par des fonds fédéraux, provinciaux ou académiques, et dont les autorités manifestent un intérêt suffisant pour l'entreprise, on pourra s'assurer ses services au moyen d'une modique subvention. La subvention ainsi accordée dépendra, partie de la somme de travail qui y sera accomplie, et partie des facilités que le surintendant pourra avoir de se procurer de l'aide ; et dans chaque cas on pourra faire des arrangements, sans égard à ce qui pourra être opportun dans les autres stations où les circonstances sont différentes.*

Si la surveillance est donnée à une institution, la subvention ne devra pas être accordée comme un octroi fait à cette institution, comme telle, pour être dépensée suivant que les autorités le jugeront à propos, ni comme un précédent en faveur des autres institutions du même genre, mais simplement comme somme à elles confiée pour être employée à l'accomplissement des devoirs ci-dessus décrits.

STATIONS TÉLÉGRAPHIQUES D'OBSERVATION ET DE TRANSMISSION.

Le devoir du surintendant d'une station télégraphique d'observation et de transmission est de télégraphier au bureau central certains faits météorologiques, à des heures régulières fixées d'avance, et à des heures *extra*, quand c'est nécessaire. Manquer ou retarder d'envoyer les dépêches dérangerait sérieusement tout le système ; il est en conséquence nécessaire, pour être sûr de la régularité et de la ponctualité, de donner un salaire au surintendant ; et par une précaution peu coûteuse, en cas de son absence inévitable, une légère allocation pourrait être faite à deux personnes, pour qu'elles se missent au fait des observations à faire, un petit fonds étant attaché à chaque station pour couvrir les frais de leur rémunération lorsque leurs services seront requis.

Entretien.

Toutes les dépenses des stations de transmission, de même que celle du télégraphiement des rapports au bureau central, doivent être supportées par l'État.

* On trouve dans l'affaire de M. Montgomery, de l'Institut Littéraire Canadien de Woodstock, Ontario, un exemple de la manière dont un surintendant zélé peut tirer parti de certaines facilités qui lui sont offertes. Ce monsieur a fait, pendant plus de deux ans, presque sans interruption, une série d'observations de la température, jour et nuit, par intervalles de trois heures, à l'aide de surveillants choisis parmi les élèves en théologie de l'Institut ; la seule dépense qui soit retombée sur le public, jusqu'à la fin de 1872, a été une somme insignifiante payée à un substitut pendant une courte absence de M. Montgomery.

STATIONS TÉLÉGRAPHIQUES DE RÉCEPTION ET DE PUBLICATION.

Quoiqu'il puisse arriver fréquemment que des observations météorologiques soient faites à des places qui reçoivent du bureau central les avis télégraphiques, les stations de réception, comme telles, ne sont pas des stations météorologiques dans le sens ordinaire du mot, et pour remplir leurs fonctions spéciales elles n'ont pas besoin d'instruments ni d'observateurs, parce que les pronostics qui s'y rapportent sont fondés pour la plupart sur des observations faites à des points éloignés.

Ces stations différaient grandement dans le coût et l'étendue de leurs opérations, et elles seraient très nombreuses, attendu que chaque ville ou village accessibles au télégraphe, sur les côtes, et même dans l'intérieur, serait compris dans cette classe.

Il serait utile de les subdiviser comme suit :

(a) Stations où le bureau central envoie occasionnellement des télégrammes annonçant les tempêtes, et où toute la besogne consiste à hisser et baisser le sémaphore et à afficher des avis écrits.

(b) Stations où, indépendamment des avis occasionnels, on reçoit du bureau central et public les probabilités quotidiennes.

(c) Stations où sont publiés, de une à trois fois par jour, des bulletins plus ou moins longs qui donnent des détails sur la condition des stations télégraphiques de transmission en Canada et aux États-Unis.

Entretien des Stations (a), (b), (c.)

Il comprend les dépenses faites aux stations et celles occasionnées par la télégraphie.

Les dépenses d'une station seront partagées entre le gouvernement fédéral et la localité dans des proportions qui dépendent du degré auquel le commerce général ou la localité sera le plus intéressé.

Dans la plupart des cas le sémaphore, le mât et tout l'appareil seront aux frais des autorités locales qui devront aussi fournir quelqu'un pour recevoir les signaux, et voir au fonctionnement du sémaphore et à l'affichage des avis. Ces remarques s'appliquent aussi aux localités qui reçoivent chaque jour avis du temps probable qu'il fera.

Il est à désirer que des copies des avis ou des pronostics télégraphiés chaque jour à une place, soient transmises sans retard à l'observateur météorologique régulier, s'il y en a un ; mais comme l'observateur peut résider à une certaine distance des points les plus favorables pour y mettre les affiches et ne serait pas toujours à portée quand arriveraient des télégrammes spéciaux, on s'assurerait probablement d'une plus grande promptitude dans la publication des avis en confiant ce soin à quelqu'un qui, personnellement ou par son remplaçant, serait toujours sur les lieux et remplirait cette besogne, soit gratuitement ou moyennant une légère rémunération. Quand les habitants d'une place voudront avoir des bulletins publiés deux à trois fois par jour, comme il faudrait que la personne chargée de leur préparation eût quelques connaissances techniques et consacrerait au moins une heure à chaque bulletin, ses services demanderaient à être rémunérés, et dans ce cas ce serait à la localité d'y pourvoir.

Quant aux frais de la télégraphie du bureau central, où le télégramme est un message d'avis, ils retomberont principalement sur le gouvernement fédéral, la localité n'en payant qu'une petite part ; mais quand les pronostics ou autres matières devant faire partie des bulletins sont télégraphiés du bureau central à une place, les frais retomberont presque tout entiers sur les autorités de l'endroit de la publication.

Je vais maintenant donner brièvement un état des progrès réalisés dans l'accomplissement du projet dont ce qui précède n'est qu'un aperçu.

PROGRÈS RÉCENT ET CONDITION PRÉSENTE DU SYSTÈME MÉTÉOROLOGIQUE EN CANADA.

Avant l'automne de 1869, il n'y avait que très-peu d'observateurs des phénomènes météorologiques en Canada ; il y avait manqué d'unité de but et d'action, et sans cette unité, les matériaux épars ne pouvaient être rassemblés de manière à former un ensemble complet de faits climatologiques.

Frappé de l'insuffisance des agences existantes; et pensant qu'un tel état de choses, si peu propre à faire honneur au Canada, ne devait pas durer plus longtemps, je m'adressai par lettres et personnellement aux personnes qui s'occupaient alors de météorologie, de même qu'à d'autres qu'on pouvait croire disposées à favoriser le mouvement, pour m'assurer leur co-opération, et leur offrir des arrangements par lesquels toutes les observations seraient faites conformément aux instructions données par moi-même et pourraient m'être transmises régulièrement tous les mois. Mes démarches ont eu pour résultat un accroissement continu du nombre des observateurs, ainsi qu'une exactitude et une régularité plus grande dans les observations.

Dans cette œuvre de généralisation, j'ai reçu une aide précieuse de la part des surintendants des différents chemins de fer du Canada, du gérant de la compagnie des steamers du golfe, et de différents particuliers qui s'occupent de météorologie dans les différentes provinces. Je suis redevable à M. F. Allison, d'Halifax, maintenant principal agent météorologique de la Nouvelle-Ecosse, du concours de tous les correspondants de la Nouvelle-Ecosse et de Terre-Neuve; et ce fut par la bienveillante initiative de M. l'Abbé Bonneau, de Québec, que des stations d'observations pluviométriques ont été établies dans plusieurs couvents du diocèse de Québec.

Du mois d'octobre 1869 au printemps de 1871, tous les travaux météorologiques en Canada furent exclusivement dus à une organisation volontaire; aucun émolument quelconque ne fut attaché aux services des observateurs, et les instruments furent obtenus de sources privées, ou prêtés par l'observatoire magnétique de Toronto, qui fournit aussi des formules d'enregistrement. Le directeur et les aides de cet observatoire se chargèrent aussi, gratuitement, de la tâche d'organiser de nouvelles stations, et de dépouiller et compiler les rapports.

Dans le printemps de 1871, le Parlement fédéral reconnut la valeur de ces travaux en accordant un crédit de \$5,000 pour encourager les recherches météorologiques et dans le but spécial de préparer la voie à l'établissement d'un système pour signaler les tempêtes.

Comme les observations faites aux stations ordinaires ne peuvent être vraiment utiles qu'à l'aide des corrections opérées sur les observations faites aux stations principales, la plus grande partie de la subvention fut consacrée à l'équipement de quelques-unes de ces dernières et à donner aux surintendants, pour des travaux qu'ils faisaient jusque-là gratuitement, des allocations pécuniaires qui leur permettraient de remplir entièrement ou en partie la besogne dévolue aux stations principales, laquelle (ainsi que dit ailleurs) consiste surtout à enregistrer les observations des différents éléments, nuit et jour, à des intervalles égaux qui ne dépassent pas trois heures.

Le vote de la subvention fut consacré à l'achat d'instruments pour le service des stations ordinaires, à la préparation des formules d'enregistrement, aux frais de compilation et de condensation à Toronto, ainsi qu'à d'autres dépenses imprévues.

Parmi les nouvelles agences établies à la suite de cette subvention sont celles créées à différents phares pour faire des observations d'un caractère simple. Beaucoup de ces phares sont en dehors du service postal et ne sont visités que de temps en temps; par conséquent, ils forment une classe exceptionnelle, leurs rapports étant considérés comme équivalant aux livres de loch des bâtiments, lesquels pourront être des mois sans être utilisés, mais peuvent ensuite rendre de grands services à l'étude des variations atmosphériques.

Pendant l'année 1872, quelques stations ordinaires ont été ajoutées à la liste, et l'on a cessé les observations à quelques autres; mais en raison des nombreuses demandes qui m'ont été faite ainsi qu'à mon personnel pour étendre le système télégraphique, le crédit de \$5,000 ayant été porté à \$10,000 dans ce but spécial, il n'a été tenté aucun effort particulier pour multiplier les stations ordinaires. Toutefois, le nombre des bonnes stations a augmenté et le caractère des observations s'est aussi de beaucoup amélioré.

PROGRÈS DE LA TÉLÉGRAPHIE MÉTÉOROLOGIQUE EN CANADA.

J'ai toujours été d'opinion qu'on aurait pu mettre sur un pied plus ferme le système des pronostics sur la température, si on avait pu en retarder l'établissement jusqu'à ce que les stations de statistiques principales et ordinaires eussent pris un plus grand développement. Par ce moyen, les observateurs acquerraient de l'habileté et de l'expérience sans qu'il en coûtât

rien ou presque rien à l'Etat, tout en recueillant des faits qui pourraient servir aux pronostics futurs, et ils formeraient un corps dans lequel on choisirait ceux dont l'habileté et la fidélité ont été éprouvées pour en faire des observateurs télégraphiques, chaque fois qu'on déciderait d'employer le télégraphe en rapport avec les pronostics atmosphériques.

N'eut été ce que les Etats-Unis ont fait durant les trois dernières années, l'alternative que je viens d'indiquer aurait été la plus sage. Cependant, le fait que les Etats-Unis ont inauguré un système très-libéral et très-étendu, et que les observations faites à plus de soixante stations disséminées d'un bout de ce pays à l'autre, peuvent être mises à la disposition du Canada, moyennant la facile condition pour ce dernier d'en payer les frais de transmission de Buffalo à Toronto, est une raison très forte qui devrait engager le Canada à commencer une entreprise que, dans d'autres circonstances, il aurait mieux valu retarder.

Donc, pour l'avantage du commerce canadien, il est de notre devoir d'établir sur notre propre territoire un système de stations télégraphiques d'observations dont les rapports transmis à Toronto (le centre canadien) devront compléter ceux qu'on pourra obtenir des Etats-Unis à ces faciles conditions, et réunir ainsi des données au moyen desquelles des opinions ou pronostics atmosphériques devront être télégraphiés aux différents ports du Canada. Dans l'intérêt général de la science et de l'humanité, il est bon que le Canada fournisse à l'officier de l'observatoire météorologique de Washington son contingent sans lequel le système américain restera incomplet.

Dans ce but, je proposai, vers la fin de 1871, au principal officier de Washington de fournir à l'observateur trois fois par jour, des rapports réguliers transmis des stations où il y avait des observateurs d'expérience. On refusa des rapports devant venir de stations que j'indiquai et qui étaient pour la plupart situées dans les Provinces maritimes, sous prétexte qu'ils ne pouvaient convenir comme ceux des stations de l'ouest ; mais on me sollicita vivement d'établir, aussitôt que possible, certaines stations sur les lacs. Les localités finalement choisies furent : Saugeen, sur le lac Huron ; Port Stanley et Port Dover, sur le lac Érié, et Kingston, sur le lac Ontario. Après quelque temps consacré à transporter les appareils aux stations, à choisir des observateurs et à leur donner des instructions, on commença les rapports de bonne heure en janvier 1872. Les observations furent prises trois fois par jour, absolument à la même heure, savoir : 7.25 a.m., 4.25 p.m., et 11.25 p.m. (temps de Toronto) ; * et les rapports, télégraphiés en chiffres à Toronto, ont été envoyés à Washington, avec d'autres observations prises la même manière à Toronto.

En échange des rapports que je fournissais de Toronto, j'ai reçu, une fois par jour, des rapports de quinze stations des Etats-Unis, lesquels ont été publiés tous les jours dans les journaux de Toronto en même temps que les télégrammes venant des stations canadiennes.

Ces opérations ont servi à tenir la machine télégraphique en jeu, mais elles se faisaient sur une échelle trop restreinte pour être d'un avantage immédiat et direct au Canada ; mais qu'elles aient été d'une certaine valeur pour Washington, et indirectement pour le Canada, en tant que les deux pays sont intéressés au perfectionnement de ce service, on peut s'en convaincre par les extraits suivants pris d'un rapport de l'officier en chef des signaux ; une partie de ce rapport, cependant, concerne des événements subséquents à ceux dont j'ai parlé plus haut :

" Aussitôt après la publication du dernier rapport annuel, des arrangements ont été faits avec le professeur G. T. Kingston, de Toronto, chef du bureau météorologique du Canada, conformément à une demande officielle formulée par ce bureau et dans la prévision qu'un crédit considérable serait donné par le gouvernement Canadien dans le but d'établir un système d'observation et de transmission semblable à celui qui existe aux Etats-Unis, afin d'échanger des rapports avec ce bureau, aussi rapidement que le système pourrait se répandre en Canada.

" Conformément à ces arrangements, nous recevons maintenant des rapports télégraphiques de sept stations canadiennes.†

" Des avertissements, annonçant les changements météorologiques probables, et spécialement préparés pour les ports canadiens, sont envoyés à Toronto chaque fois qu'il y a apparence de

* Depuis le mois d'août 1872 le moment fixé pour faire les observations de nuit est à 10.50 p.m.

† Depuis que ce qui précède est écrit, deux nouvelles stations télégraphiques ont été ajoutées à la liste : une à Halifax et l'autre au Fort Garry.

“changements sérieux dans la température. On a eu un exemple notable de cette co-opération à mesure qu’avançait la grande tempête des 28, 29 et 30 septembre de cette année (1872). Des avis étaient donnés d’avance aux ports des lacs des États-Unis et des avis semblables étaient en même temps expédiés au Canada. Les avantages qui résultent de ce système pour les deux pays sont hautement appréciés. Indépendamment du sentiment des relations internationales et de bonne volonté qu’entraîne son existence, il est pour le Canada d’une valeur pratique. Placé comme il est, les rapports que ce pays reçoit des États-Unis sont essentiels à la sécurité publique. Pour les États-Unis les rapports reçus du Canada sont comme ceux des stations placées en vedette contre les tempêtes qui fondent du Nord sur la région des lacs et traversent de là dans les États du Nord, du midi et de l’Est ainsi que sur la côte maritime adjacente. Les crédits affectés par chaque nationalité, sans diminuer en quoi que ce soit leur valeur pour le peuple qui les consacre, reçoivent de fait leur complément dans les sommes pareillement votées par l’autre—et ils en retirent tous deux un bénéfice mutuel. Il faut espérer que le système se répandra en Canada et que la co-opération sera encore plus intime; cette union des services sera le premier anneau de la grande chaîne des rapports télégraphiques internationaux destinés, avec une plus haute civilisation, à unir ensemble le service des signaux du monde.”

Ce fut avec beaucoup de regret qu’au bout de six semaines je me trouvai forcé, par suite de l’absence de fonds, de suspendre les télégrammes canadiens jusqu’à ce que, par l’ajouté de \$5,000 au crédit primitif, je pus reprendre les opérations le 1er juillet 1872. Depuis lors des télégrammes réguliers m’ont été envoyés trois fois par jour de six stations canadiennes, savoir: Saugeen, Port Stanley, Port Dover, Kingston, Montréal et Québec, puis après examen, expédiés à Washington en même temps que d’autres rapports semblables de Toronto. Un peu plus tard Halifax et Fort Garry commencèrent leurs opérations comme stations télégraphiques de transmission; mais comme il n’y a pas de communications télégraphiques directes avec Fort Garry, il fut arrêté que les télégrammes seraient envoyés à Toronto par voie de Washington. J’ai aussi organisé partiellement, à Chatham, Nouveau-Brunswick, et au Cap Rosier, Gaspé, des stations où les observations sont enregistrées aux heures du télégraphe; mais je ne me propose pas de recevoir des rapports télégraphiques de ces places avant qu’un nouveau crédit n’ait été accordé.

A cause de la faible somme d’argent que j’avais à ma disposition (\$5,000 étant tout ce que je pouvais consacrer au service télégraphique,) je n’ai pu profiter que très peu des télégrammes réguliers envoyés des États-Unis; le nombre total de ceux que j’ai reçus tous les jours était les rapports du matin venus de cinq stations.

Les opérations de Toronto comme centre télégraphique sont de deux natures.

1. Elles consistent à réunir, à Toronto, les données sur lesquelles on puisse baser les pronostics; et

2. A communiquer aux ports canadiens, soit l’ensemble des faits ainsi réunis, ou les pronostics basés sur ces faits.

Ainsi que je l’ai déjà dit, la première de ces deux classes s’est bornée jusqu’ici à recevoir trois fois par jour des rapports de chacune des huit stations canadiennes et un seul rapport quotidien de cinq stations des États-Unis. Quant à communiquer à d’autres places l’ensemble des faits réunis à Toronto, comme il n’y avait pas de fonds à ma disposition pour cet objet, je n’ai pu le faire que dans deux seuls cas où les autorités locales ont consenti à se charger des frais de télégrammes quotidiens expédiés de Toronto.

A la demande de la Chambre de Commerce d’Halifax, j’ai télégraphié chaque jour à cette ville une description de la température, à 7.25 a. m. (temps de Toronto,) ainsi qu’à deux stations canadiennes et cinq stations des États-Unis, comprenant en tout quatre stations sur les côtes de l’Atlantique.

Montréal a aussi reçu des informations semblables de onze stations. Ces informations lui ont été expédiées au moyen d’une méthode par laquelle les faits les plus essentiels de chaque station sont exprimés en quatre et quelques fois cinq mots, au lieu de dix, nombre ordinaire.

M. Allison et le Dr. Smallwood ont été nommés pour recevoir et publier cette information dont les frais sont supportés par Halifax et Montréal. Quant à l’expédition des signaux d’alarme aux ports canadiens, quoique quelques fois j’aie transmis des avis basés sur les con-

ditions observées dans l'espace très limité que contient notre système de stations, j'ai pensé qu'il était hasardeux d'établir ceci en règle générale et j'ai cru qu'il valait mieux faire avec le bureau des signaux à Washington un arrangement qui permettrait qu'on m'envoyât de Washington l'avis des variations atmosphériques qui paraissent devoir se produire dans quelque partie du Canada, avis que je transmettrais aux régions concernées.

Le nombre des avis transmis par moi, depuis le commencement de l'automne, sur les lacs, le St. Laurent et dans les provinces maritimes, a été de cinquante-quatre. Cet arrangement laisse une grave lacune par le fait que des messages spéciaux de Washington étant expédiés à des heures irrégulières et pendant que les lignes ne sont pas sous le contrôle de l'officier de l'Observatoire Météorologique, me parvenaient quelques fois trop tard pour être d'une utilité quelconque; de fait, il est arrivé que j'aie connu l'approche d'une tempête avant que le message chargé de m'en avertir ne me fut parvenu. C'est cependant une déféctuosité à laquelle il sera facile de remédier et qui ne doit pas être regardée comme affectant l'excellence générale du système.

Après avoir décrit la condition actuelle de la télégraphie atmosphérique du Canada, je vais faire quelques remarques sur son extension future.

Les opérations que l'on a en vue sont de deux sortes et se rapportent—

I. A la collection, par l'intermédiaire des stations de transmission.

II. A la publication des faits et opinions.

I. Pour recueillir les données à Toronto, nous aurions besoin de—

(a) Plusieurs stations de transmission en Canada, indépendamment de celles qui existent actuellement.

(b) Nous aurions aussi besoin de fonds pour payer les frais de télégraphe de Buffalo à Toronto, trois fois par jour, des rapports venant d'environ cinquante stations des Etats-Unis.*

II. Pour la transmission des faits et opinions de Toronto aux différentes places, il est nécessaire que les autorités de chaque place se chargent d'ériger les sémaphores, et tous les appareils nécessaires, et nommer une personne de l'endroit pour recevoir les télégrammes, faire fonctionner le sémaphore et afficher les avis écrits.

Les frais en seraient entièrement supportés par la localité, excepté là où il est désirable, pour l'utilité des vaisseaux qui passent, de montrer des signaux d'alarme le long des côtes dans les endroits où les habitants ne sont pas nombreux et nullement intéressés à ce service.

Si les autorités locales désirent la publication des détails, elles doivent donner une bonne rémunération (comme il est dit ailleurs) à la personne nommée pour rédiger les bulletins.

Les frais de transmission télégraphique seront supportés d'après le plan déjà donné; car si une partie des fonds nécessaires pour réunir et discuter les rapports était consacrée aux fins de la circulation, la valeur des résultats s'en ressentirait en proportion.

Je me permettrai maintenant quelques remarques au sujet des principes qui devraient déterminer la localisation d'une station télégraphique de transmission.

Beaucoup de gens supposent qu'une station télégraphique de transmission existent surtout pour le bénéfice de la localité où elle se trouve, et que l'importance commerciale d'une place est un indice qu'elle a besoin d'une telle station. Par suite de cette erreur, des mécontentements se sont fait jour parce que des stations de ce genre avaient été placées, dans de petits villages préférablement à de grands ports de l'Est. Des observateurs de météorologie devraient être placés, si c'est possible, dans les grands ports maritimes pour interpréter et suppléer, par leurs propres observations, aux faits qui leur sont télégraphiés du centre et aussi quelques fois pour servir d'observateurs télégraphiques transmettant des rapports au centre; mais, en règle générale, les intérêts des ports de l'Est sont mieux sauvegardés par des rapports venant de l'Ouest.

Je vais maintenant donner une liste des stations de différents genres qui sont en correspondance avec Toronto; je la ferai suivre de divers tableaux météorologiques dont la plupart se rapportent à des observations faites pendant l'année expirée le 31 août 1872.

* Quoiqu'on ne puisse atteindre le plus haut degré d'efficacité sans avoir trois fois par jour des rapports d'une cinquantaine de stations des Etats-Unis, comme le développement graduel, dans une œuvre de cette importance, est plus sûr que l'expansion soudaine, je propose que pendant la saison prochaine on s'en rapporte surtout aux télégrammes spéciaux de Washington, et qu'on emploie nos fonds au perfectionnement d'autres parties du mécanisme, y compris des arrangements pour la prompte distribution des avis.

STATIONS météorologiques en correspondance avec l'observatoire magnétique de Toronto.

STATIONS PRINCIPALES.

Station.	Surintendant.	Station.	Surintendant.
ONTARIO.		NOUVEAU-BRUNSWICK.	
Ottawa.....	Départ. de la Marine et des Pêcheries...	St. Jean.....	G. Murdoch, I. C.
Woodstock.....	J. Montgomery, professeur de mathématique, Institut littér. canadien..	Frédéricton.....	Professeur Jack,
PROVINCE DE QUÉBEC.		NOUVELLE-ÉCOSSE.	
Montréal.....	Dr. Smallwood.	Halifax.....	F. Allison, M.A.
		MANITOBA.	
		Winnipeg.....	Directeurs du collège St. Jean.

STATIONS TÉLÉGRAPHIQUES.

Station.	Observateur.	Station.	Observateur.
(1) Fort Garry, Manitoba.....	James Stewart..	(2) Montréal, Québec.....	Dr. Smallwood.
Saugeen, Ontario.....	J. R. Stewart.	(3) Québec „.....	Capt. Ashe, M.R.
Port Stanley „.....	M. Payne.	(2) Halifax, Nouvelle-Ecosse..	F. Allison, M. A.
Port Dover „.....	H. Morgan.	* Cap des Rosiers, Québec.....	A. Trudeau.
Toronto „.....	Observatoire.	* Chatham, N. B.....	G. A. Blair.
Kingston „.....	S. Woods, M. A.		

* Ces stations sont amplement fournies d'instruments, mais ne font pas encore rapport par télégraphe. (1) Aussi stations ordinaires de la première classe. (2) Stations principales. (3) Stations ordinaires de seconde classe.

STATIONS météorologiques en correspondance avec l'observatoire magnétique de Toronto.—*Suite*

STATIONS ORDINAIRES.

Station.	Observateur.	Station.	Observateur.
ONTARIO.		QUÉBEC.— <i>Suite</i> .	
<i>Classe I.</i>		<i>Classe II.</i>	
London, Middlesex.....	S. Lett, jun., M.D.	Québec, Québec.....	Capt. Ashe, M.R.
Stayner, D. N., Simcoe.....	R. J. Cole.	Richmond, Richmond.....	Rev. J. McKay.
Petit Courant, Algoma.....	G. B. Abrey, I. C.	Phares à.....	{ Roc. aux Oiseaux Cap des Rosiers† Anticosti..... Belle Isle..... Pointe Amour.....
<i>Classe II.</i>		<i>Classe III.</i>	
Dundas, C.F.G.O., Wentworth.	J. Geddes.	Murray Bay, Charlevoix.....	Hon. D. Roy.
Ingersoll, Oxford.....	W. H. Eakins.	Danville, Richmond.....	H. B. McKenzie.
Glencoe, C.F.G.O., Middlesex.	W. Hayden.	N.-D. de Lévis.....	Dames résidentes.
Brampton, C. F. G. T., Peel...	J. Reynolds.	Carleton, Chaleur.....	"
Thornhill, D. N., York.....	J. Duncan.	Chicoutimi.....	"
Kincardine, Bruce.....	De W. H. Martin,	Charlesbourg.....	"
	M.D.	Rivière du Loup.....	"
North Gwillimbury, York.....	Rév. Chan. Ritchie.	Lotbinière.....	"
Gravenhurst, Muskoka.....	T. W. Robinson.	Pointe aux Trembles.....	"
Havre Fitzroy, Carleton.....	Rév. J. Tait	Des instruments et registres ont été fournis à 18 autres couvents du diocèse de Québec et dont on n'a pas reçu de nouvelles jusqu'ici.....	
Brookville, Leeds.....	W. R. Bigg.		
Oshawa, Ontario.....	C. H. Panton.	NOUVEAU-BRUNSWICK.	
Welland, Welland.....	A. Willett.	<i>Classe I.</i>	
Pointe Clark.....	Jas. Young.	Bass River, King.....	Rév. J. Fowler.
Ile Pelée.....	Jas. Cummins.	Bathurst, Gloucester.....	Hon. J. Ferguson.
Ile Clapperton.....	Chs. Patton.	<i>Classe II.</i>	
Pelee Spit.....	P. McIntyre.	Petersville, Queen.....	Rév. C. R. Mathew.
Ile Chantry.....	D. McG. Lambert.	Phares à.....	{ Grindstone Lépreux.....
Ile Nottawasaga.....	G. Collins.	<i>Classe III.</i>	
Rocher du chenal Rouge.....	J. Buck.	Dorchester, Westmoreland.....	E. V. Tait.
Ile Griffith.....	V. C. Hill.	Jonction McAdam, York.....	F. J. Hoben.
Amherstburg.....	A. Hackett.	Caraquette, Gloucester.....	J. C. Blackhall.
<i>Classe III.</i>		Dalhousie, Ristigouche.....	J. Johnson.
Collingwood, Simcoe.....	W. A. Parlane.	NOUVELLE-ÉCOSSE.	
Georgina, York.....	Capt. Sibbald, M.R.	<i>Classe I.</i>	
Markham, H. School, York.....	J. H. Hughes.	Glace Bay, Cap Breton.....	Henry Poole, C. E.
Credit, Peel.....	Rév. W. C. Cooper.	Pictou, Pictou.....	H. A. Bayne.
Widder, Lambton.....	A. Duffus.	Sydney, Cap Breton.....	T. C. Hill.
Niagara, Lincoln.....	S. D. Mills.	Windsor, Hants.....	Maynard Bowman.
Seaforth, C.F.G.T., Huron.....	R. B. Moodie.	Yarmouth, Yarmouth.....	H. C. Creed.
Ailsa Craig, C.F.G.T. Middle-	{ R. Mumford.		
sex.....	{ J. Wilson.		
Lucan.....	F. R. Jennings.		
Park Hill.....	G. B. Reeve.		
Orillia, Simcoe.....	H. Fitton.		
Newmarket, H. School, York.	W. R. Nason.		
Plattsville, Oxford.....	R. Trefry.		
Pointe Stoney, C.F.G.O. Essex	W. Dickson.		
QUÉBEC.			
<i>Classe I.</i>			
Huntington, Huntington.....	Dr. F. Shirrif.		

* Aussi une station télégraphique de transmission. † Stations télégraphiques de réserve.

STATIONS météorologiques en correspondance avec l'Observatoire magnétique de Toronto.—*Suite.*STATIONS ORDINAIRES.—*Suite.*

Station.	Observateur.	Station.	Observateur.
NOUVELLE-ÉCOSSE.— <i>Suite.</i>		TERRENEUVE.	
<i>Classe I.—Suite.</i>		St. Jean.....	J. Delaney.
Wolfville, Kings.....	Professeur Higgins. { Rév. Chanoine Hensley, D.D. T. S. Oram.	Havre de Grâce.....	A. Munn.
Collège du Roi, Windsor.....		—	
<i>Classe II.</i>		<i>Phares auxquels des instruments et des registres ont été envoyés, mais on n'en a reçu aucun rapport.</i>	
Digby, Digby.....	H. H. Taylor.	ONTARIO.	
Liverpool, Queen's.....	R. S. Stern.	Ile aux Serpents.....	N. Orr.
Phares à.....	J. Hanlon.	Ile aux Tourtes.....	B. Gillespie.
	{ Ile Cranberry... J. Mundell.	Ile des Anses.....	D. McBeath.
	{ Canso Nord..... G. McKay.	Ile Sulphur.....	Wm. Sheppard.
{ Annapolis..... James Dakin.	Ile aux Chrétiens.....	J. Hoar.	
<i>Classe III.</i>		Ile Solitaire.....	
Guysborough, Guysborough.....	S. R. Russell.	Rocher Rouge.....	P. Proulx.
Seaforth.....	Rév. O. McGrindon.	St. Ignace.....	A. Hynes.
Beaver Bank.....	James Grove.	QUÉBEC.	
Cap Nord.....	T. J. Bown.	Pointe aux Peres.....	D. Lawson.
Shelburne.....	Rev. D. Nickerson.	NOUVEAU-BRUNSWICK.	
Baie Mahone.....	E. MacNab.	Ile Machias.....	James Conley.
Truro.....	W. R. Mulholland.	Pointe Escuminac.....	William Hay.
MANITOBA.		Ile Miscou.....	G. McConnel.
<i>Classe I.</i>		NOUVELLE-ÉCOSSE.	
Winnipeg*.....	James Stewart.	Ile de Sable.....	H. Doane.
COLOMBIE BRITANNIQUE.		Ile Coffin.....	L. Eaton.
<i>Classe I.</i>		Ile au Castor.....	R. Fraser.
Pont Spence, Rivière Thomson,	John Murray.	Ile Scattarie.....	J. McLean.
ILE DU PRINCE ÉDOUARD.		Ile au Loup.....	N. B. McKeen.
Charlottetown.....	H. Cundall.....	Ile au Loup-Marin.....	I. C. Crowell.

* Station en rapport avec l'observatoire.

Liste des tableaux qui accompagnent le rapport du bureau météorologique au Ministre de la Marine et des Pêcheries.

I.—Température moyenne de chaque mois, aux différentes stations d'observation en Canada, depuis septembre 1871 jusqu'à août 1872, inclusivement.

II.—Maximum de la température de chaque mois, aux différentes stations d'observation en Canada, depuis septembre 1871 jusqu'à août 1872, inclusivement.

III.—Minimum de la température de chaque mois, aux différentes stations d'observation en Canada, depuis septembre 1871 jusqu'à août 1872 inclusivement.

IV.—Température moyenne pendant chaque trimestre et chaque année, depuis septembre 1871 jusqu'à août 1872, avec indication du maximum et du minimum de la température de chaque année et des dates auxquelles ils se sont produits.

V. à XVI.—Température moyenne de chaque jour, à certaines stations d'observation, corrigée pour la variation diurne.

XVII.—Moyenne des nuages pendant chaque mois et pendant l'année, à certaines stations d'observation en Canada, depuis septembre 1871 jusqu'à août 1872, inclusivement.

XVIII.—Quantités de pluie tombées par mois et par année, aux différentes stations d'observation en Canada, depuis septembre 1871 jusqu'à août 1872, inclusivement, les stations de la province d'Ontario et de la Nouvelle Ecosse étant groupées par districts.

XIX.—Quantités de pluie tombées par trimestre, aux différentes stations d'observation, avec indication des quantités de neige tombées par mois et des quantités totales de pluie et de neige réduite en eau, tombées depuis septembre 1871 jusqu'à août 1872, inclusivement.

XX.—Nombre de jours de pluie pendant chaque mois et chaque année aux stations mentionnées dans le tableau XVIII.

XXI.—Nombre de jours de pluie pendant chaque trimestre, avec indication du nombre de jours de neige—depuis septembre 1871 jusqu'à août 1872, inclusivement.

XXII.—Hauteur moyenne en pouces de l'eau tombée dans les différentes provinces du Canada, depuis septembre 1871 jusqu'à août 1872, avec indication du nombre moyen de jours de pluie pendant la même période, les provinces d'Ontario et de la Nouvelle-Ecosse étant divisée par districts.

XXIII. Hauteur moyenne de la pluie tombée par trimestre dans les différentes provinces, et hauteur moyenne de la neige tombée par mois et par année, avec indication du nombre moyen de jours pendant la même période.

XXIV.—Hauteur de la pluie tombée et nombre de jours pendant lesquels elle est tombée (indépendamment de la neige), dans les différentes provinces du Canada, pendant chaque trimestre et chaque année, et hauteur annuelle et nombre de jours de neige depuis septembre 1869 jusqu'à août 1872.

I.—ANNEXE 16.—TEMPÉRATURE moyenne de chaque mois aux stations d'observation du Canada, depuis septembre 1871 jusqu'à août 1872, inclusivement.

	1871.				1872.								Moyenne.
	Septembre.	Octobre.	Novembre.	Décembre.	Janvier.	Février.	Mars.	Avril.	Mai.	Juin.	Juillet.	Août.	
<i>Ontario.</i>													
Pembroke.....	52.2	45.7	23.6	6.9	13.3	14.2	12.3	38.8	54.4	69.6	72.2	73.2	39.7
Petit Courant.....	59.6	48.2	27.2	15.6	15.0	16.4	15.8	36.3	48.7	63.8	68.1	67.6	40.2
Fitzroy, havre de.....	55.2	47.8	25.4	12.5	13.2	14.7	16.2	41.6	53.1	69.5	72.0	71.2	41.0
Ottawa.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	39.4	55.6	67.1	70.1	69.2	.....
Cornwall.....	54.9	48.0	28.0	14.0	17.8	14.2	15.2	39.6	55.3	66.2	69.7	69.2	41.0
Brockville.....	.....	.....	27.1	16.3	16.0	15.0	16.7	40.4	52.7	64.6	70.0	69.1	.....
Gravenhurst.....	52.1	46.2	25.5	15.2	11.4	15.8	14.6	35.7	51.2	65.3	69.6	68.1	39.2
Stayner.....	51.8	47.7	27.1	15.9	.....	17.3	18.6	39.0	49.8	62.6	67.8	66.6	.....
Barrie.....	56.8	50.7	28.8	17.6	19.6	19.4	17.6	39.9	53.7	66.9	69.2	69.6	42.5
Peterborough.....	53.2	47.7	26.9	14.4	18.4	18.8	18.4	40.8	56.0	68.0	72.1	72.2	42.3
Kincardine.....	53.7	50.2	30.7	22.6	21.8	19.5	19.4	40.4	48.2	62.7	68.5	66.9	42.1
Belleville.....	55.4	49.7	29.2	16.4	20.5	18.0	18.9	40.8	54.9	66.2	71.6	71.7	42.8
North Gwillimbury.....	57.2	50.6	30.2	20.5	19.0	19.2	19.0	39.7	52.7	66.9	72.0	71.7	43.2
Pointe Clark.....	55.7	50.0	31.7	22.5	21.1	18.9	17.7	38.6	49.0	61.6	67.7	67.1	41.8
Oshawa.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	42.3	53.0	64.7	.....	72.9	.....
Thornhill.....	51.5	47.3	32.9	21.0	23.6	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Godorich.....	56.0	51.2	31.7	21.7	23.8	21.2	19.3	41.7	52.4	65.1	69.3	69.2	44.4
Brampton.....	55.1	48.6	28.9	20.7	18.8	17.4	19.9	39.9	52.8	67.0	71.2	69.8	42.5
Toronto.....	54.8	48.3	30.6	19.9	22.4	20.7	19.9	40.5	51.9	63.7	70.2	69.5	42.5
Stratford.....	53.2	47.8	28.1	17.7	19.9	18.2	17.4	40.7	53.1	64.9	69.5	68.4	41.6
Dundas.....	57.1	51.3	31.3	22.3	20.7	20.4	22.0	43.2	55.3	68.4	72.3	70.2	43.7
Hamilton.....	56.8	50.7	31.2	21.4	24.4	23.0	22.8	42.8	54.9	67.8	73.7	72.3	45.1
Woodstock.....	53.7	48.6	28.7	20.2	19.7	19.4	20.0	42.1	53.5	65.3	70.9	70.5	42.7
Ingersoll.....	.....	.....	.....	19.4	19.0	16.5	17.8	39.6	52.1	65.4	70.4	69.0	.....
Glencoe.....	54.7	52.6	30.8	20.2	19.4	19.5	21.0	42.4	55.7	68.2	74.0	.....	.....
London.....	.....	.....	.....	21.6	18.9	19.3	.....	43.5	58.1	65.0	69.2	67.6	.....
Simcoe.....	55.2	51.5	31.4	21.8	25.5	21.2	22.8	45.1	56.1	68.2	73.5	70.9	45.3
Windsor.....	59.1	53.3	32.7	21.2	23.7	21.2	24.9	47.4	57.6	69.7	74.3	73.3	46.5
<i>Québec.</i>													
Montréal.....	55.4	49.8	31.6	18.2	18.9	20.4	21.0	44.2	58.8	67.2	71.7	72.5	44.2
Québec.....	53.6	43.2	25.6	8.3	12.3	13.0	12.9	36.5	51.3	64.8	66.2	67.1	37.9
Huntingdon.....	55.7	50.4	30.6	15.7	15.8	12.7	15.8	41.2	54.6	67.0	69.2	69.2	41.5
Richmond.....	.....	44.2	25.5	14.3	13.0	15.0	16.0	39.5	52.7	65.6	64.2	67.5	.....
Cap-Rosier.....	50.3	39.9	27.7	12.2	12.2	15.8	15.6	33.3	40.1	51.4	58.5	56.8	34.5
<i>Nouvelle-Ecosse.</i>													
Digby.....	54.5	49.9	33.8	25.9	23.8	23.9	21.8	39.9	49.3	58.2	64.4	63.4	42.4
Wolfville.....	54.8	50.0	32.0	24.7	22.9	23.6	22.4	37.6	48.4	56.4	64.0	.....	.....
Halifax.....	54.7	48.4	32.7	24.6	23.6	24.0	22.9	37.9	46.2	57.1	64.8	64.1	41.8
Baie Glace.....	54.5	47.8	34.3	24.7	22.2	21.1	22.7	36.0	42.4	53.6	61.7	60.7	40.1
Pictou.....	57.1	47.6	31.3	22.2	20.7	20.6	20.6	36.5	45.6	57.1	64.1	62.5	40.5
Sydney.....	53.4	46.7	33.7	23.6	21.4	20.5	20.5	35.4	43.5	53.3	61.7	60.8	39.5
Windsor.....	54.5	47.8	32.8	23.2	22.2	22.1	21.5	37.7	48.0	.....	64.7	63.5	.....
Yarmouth.....	54.8	49.1	32.6	27.6	27.3	26.7	25.5	38.8	.....	.....	60.0	.....	.....
Liverpool.....	54.5	48.7	32.8	25.6	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Collège du Roi, Windsor.....	.....	.....	.....	.....	.....	23.4	23.3	38.9	49.3	.....	.....	.....	.....
<i>Nouveau-Brunswick.</i>													
St. Jean.....	53.7	47.8	30.3	20.5	19.3	21.3	21.0	37.3	46.1	60.5	60.5	60.2	39.9
Rivière de l'Achigan.....	49.1	44.6	27.3	15.0	15.3	17.0	17.6	36.1	45.9	63.3	64.8	61.8	38.2
Petersville.....	51.2	45.2	26.9	17.2	15.8	17.0	18.6	38.2	49.5	60.2	.....	.....	.....
Frédéricton.....	.....	.....	.....	14.4	15.9	19.2	20.2	40.0	50.1	63.5	67.0	65.4	.....
Bathurst.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	63.4	62.3	.....

I.—TEMPÉRATURE moyenne de chaque mois aux stations d'observation du Canada, etc.—*Suite.*

	1871.				1872.								Moyenne.
	Septembre.	Octobre.	Novembre.	Décembre.	Janvier.	Février.	Mars.	Avril.	Mai.	Juin.	Juillet.	Août.	
<i>Manitoba.</i>													
Winnipeg	°	°	°	°	°	°	°	°	°	°	°	°	°
Collège de St. Jean		39·4	12·2	-6·8	1·8	3·5	6·7	30·8	49·3	63·3	67·6	66·1	.....
<i>Colombie Britannique.</i>													
Pont de Spence					25·5	31·3	49·5	50·8	62·4	68·2	75·8	73·3	.....
<i>Terreneuve.</i>													
St. Jean	54·6	45·1	35·0	26·7	24·6	23·2	27·5	35·6	43·8	52·6	59·3	57·9	40·5
Havre de Grâce									42·6	50·0	57·5	55·2	.....

II.—MAXIMUM DE LA TEMPÉRATURE de chaque mois aux différentes stations d'observation en Canada, depuis septembre 1871 jusqu'à août 1872, inclusivement.

	1871.				1872.							
	Septembre.	Octobre.	Novembre.	Décembre.	Janvier.	Février.	Mars.	Avril.	Mai.	Juin.	Juillet.	Août.
<i>Ontario.</i>												
Pembroke	89.9	78.9	42.5	47.8	38.0	34.3	61.0	72.8	78.8	99.0	96.9	93.9
Petit Courant	80.4	67.0	41.0	38.5	36.0	40.0	42.0	60.0	70.0	85.6	88.9	86.8
Havre de Fitzroy	89.0	74.0	40.4	45.0	40.0	42.3	46.0	72.0	77.0	97.0	94.0	95.0
Ottawa								74.2	80.1	92.9	93.9	93.2
Cornwall	85.8	79.8	42.0	51.4		37.2	53.2	78.4	79.3	90.3	91.3	91.8
Brockville			55.0	48.0	37.0	45.0	37.0	72.5	77.0	88.0	88.0	87.0
Gravenhurst	88.0	73.7	39.5	38.2	34.8	50.0	39.6	74.8	77.3	91.1	94.5	90.2
Stayner	92.2	80.2	45.2	42.2		52.2	40.0	75.0	78.0	96.0	96.0	94.2
Barrie	92.9	77.9	59.1	45.4	53.6	51.6	42.6	74.6	82.1	95.3	95.6	89.1
Peterborough	88.6	75.8	50.4	47.6	44.1	48.2	45.7	79.2	86.3	93.5	96.3	98.2
Kincardine	84.5	72.0	44.0	45.9	36.0	45.5	41.3	68.9	72.5	88.3	90.5	94.0
Belleville	81.4	71.8	55.7	47.0	39.7	44.4	40.5	73.2	78.1	89.4	91.7	95.1
Gwillimbury Nord	90.0	79.0	46.0	42.5	40.0	50.0	38.0	76.0	78.0	91.5	93.5	91.5
Pointe Clark	82.0	65.0	48.0	40.0	33.0	44.0	42.0	67.0	74.0	84.0	86.0	86.0
Oshawa								66.0	78.0	88.0		91.0
Thornhill	72.0	66.0	49.0	38.0	40.0							
Goderich	83.9	73.2	47.1	48.2	37.4	49.5	41.7	75.7	77.5	89.2	92.4	87.8
Brampton	79.0	68.0	41.0	44.0	38.0	43.0	35.0	65.0	74.0	95.0	96.0	84.0
Toronto	81.8	72.2	47.1	48.2	41.8	45.2	46.4	70.0	78.8	88.0	96.0	91.8
Stratford	83.2	72.6	45.1	44.3	35.2	42.1	37.5	74.1	77.3	87.6	88.8	85.8
Dundas	90.0	80.0	44.0	48.0	38.0	48.0	39.5	78.0	72.0	96.0	98.0	84.0
Hamilton	91.8	79.8	60.8	54.8	49.9	52.5	51.3	76.2	84.3	92.4	95.2	93.3
Woodstock	84.8	72.3	49.3	47.8	46.0	46.9	42.0	78.5	83.0	90.5	94.8	91.8
Ingersoll				40.0	38.0	41.0	30.6	66.4	83.0	91.0	94.0	90.5
Glencoe	78.0	74.0	48.0	48.0	40.0	42.0	43.6	70.6	74.0	94.0	86.0	
London				45.0	41.0	46.0	43.0	79.0	83.0	91.0	94.0	92.0
Simcoe	88.3	75.5	58.8	51.8	52.0	52.0	48.5	77.0	85.1	96.2	97.0	95.0
Windsor	91.1	82.8	56.2	51.1	46.5	48.8	56.2	85.5	86.4	96.4	97.2	94.5
<i>Québec.</i>												
Montréal	91.0	83.0	52.3	46.2	42.0	44.6	52.1	80.0	84.2	92.2	93.8	94.0
Québec	82.5	70.4	44.2	44.5	32.6	34.2	39.5	62.4	71.4	93.5	91.6	87.0
Huntingdon	86.0	81.0	45.0	55.0	41.0	38.0	46.0	76.0	78.0	95.0	91.0	89.0
Richmond		76.0	64.0	40.0	34.0	52.0	42.0	72.0	76.0	94.0	94.0	89.0
Cap Rosier	64.0	51.0	42.0	36.0	33.0	33.0	33.0	45.0	52.0	69.0	74.0	72.0
<i>Nouvelle-Ecosse.</i>												
Digby	78.0	72.0	48.0	50.0	44.0	44.0	46.0	58.0	70.0	86.0	84.0	78.0
Wolfville	76.0	73.0	55.4	52.5	44.2	40.4	45.0	56.1	69.9	86.1	84.4	85.5
Halifax	80.9	71.8	54.3	48.8	45.1	42.6	46.8	62.2	71.0	87.3	88.8	93.1
Glace Bay	75.0	71.0	53.0	50.0	50.0	41.0	43.0	52.0	67.0	82.0	84.0	86.0
Pictou	78.5	72.5	55.6	52.5	45.5	42.0	41.0	56.5	66.5	84.0	85.3	84.0
Sydney	74.3	71.2	54.4	48.2	46.8	39.0	44.3	53.6	68.0	81.4	81.0	86.3
Windsor	76.0	72.0	56.5	50.8	42.4	41.4	47.0	63.0	73.0	84.5	88.6	86.4
Yarmouth	79.3	69.8	53.6	49.0	51.2	43.7	47.7	56.6		81.0		
Liverpool	83.5	75.5	58.5	52.0								
Collège du Roi, Windsor						41.0	48.3	58.0	69.0			
<i>Nouveau-Brunswick.</i>												
St. Jean	77.0	47.0	46.0	45.0	38.0	37.0	41.0	58.5	65.8	79.0	78.0	80.0
Rivière de l'Achigan	77.6	71.1	52.2	46.7	36.8	39.1	39.5	59.6	68.9	89.0	87.0	87.2
Petersville	75.0	71.0	46.0	44.0	39.0	40.0	46.0	61.0	72.0	90.0		
Frédéricton				47.0	39.0	37.0	42.0	61.0	72.0	88.0	87.0	89.0
Bathurst											89.0	98.0

II.—MAXIMUM DE LA TEMPÉRATURE de chaque mois aux différentes stations d'observation en Canada, etc.—*Suite.*

	1871.				1872.							
	Septembre.	Octobre.	Novembre.	Décembre.	Janvier.	Février.	Mars.	Avril.	Mai.	Juin.	Juillet.	Août.
<i>Manitoba.</i>												
Winnipeg	°	°	°	°	°	°	°	°	°	°	°	°
Collège de St. Jean	72·0	45·0	32·0	27·0	35·0	31·0	59·0	78·0	91·0	99·5	93·5	
<i>Colombie Britannique.</i>												
Pont de Spence					48·0	58·0	78·0	82·0	89·0	91·0	98·0	98·0
<i>Terreneuve.</i>												
St. Jean	77·0	70·5	54·1	49·0	44·5	37·0	45·0	50·5	62·0	75·0	79·0	80·0
Havre de Grâce									71·0	75·0	77·5	74·0

III.—MINIMUM de la température de chaque mois, aux différentes stations d'observation en Canada, depuis septembre 1871, jusqu'à août 1872, inclusivement.

	1871.				1872.								Moyenne.
	Septembre.	Octobre.	Novembre.	Décembre.	Janvier.	Février.	Mars.	Avril.	Mai.	Juin.	Juillet.	Août.	
<i>Ontario.</i>													
Pembroke.....	23.9	22.1	-14.0	-34.0	-22.6	.....	-28.0	9.0	33.9	40.9	52.8	43.0
Petit Courant.....	42.0	30.0	-9.0	-35.0	-15.0	-7.0	-15.0	7.0	27.0	49.7	51.7	43.9	
Fitzroy, havre de.....	31.9	27.0	-12.0	-27.5	-20.0	-20.0	-20.0	20.0	40.0	48.0	57.7	50.5	
Ottawa.....	16.4	32.4	40.8	52.4	46.8
Cornwall.....	29.7	27.7	6.7	-23.7	-13.3	-14.2	-22.8	17.2	32.9	36.8	50.2	42.9	
Brockville.....	.....	.....	6.0	-28.0	-17.0	-7.0	-23.0	23.0	38.0	35.0	50.0	42.0
Gravenhurst.....	29.0	24.6	-11.0	-41.0	-21.0	-12.8	-20.9	9.0	30.0	44.9	55.8	40.3	
Stayner.....	24.9	27.9	-3.0	-29.0	.....	-4.0	-16.0	16.0	26.0	38.0	51.0	48.1
Barrie.....	28.0	26.2	-5.1	-36.1	-11.1	-4.9	-22.4	11.6	25.1	37.0	50.2	45.8	
Peterborough.....	18.4	14.9	-11.4	-38.5	-14.8	-6.3	-19.2	18.7	30.0	36.7	51.7	46.0	
Kincardine.....	35.0	31.0	11.0	-10.0	5.0	1.6	-5.0	20.6	31.0	34.5	52.3	50.5	
Belleville.....	29.8	27.9	-5.8	-29.8	-9.8	-2.5	-15.7	20.1	32.6	44.5	54.5	48.0	
Gwillimbury Nord.....	36.0	28.5	4.0	-28.0	-9.5	0.0	-15.0	18.0	34.5	49.5	60.0	52.0	
Pointe Clark.....	36.0	33.0	10.0	-6.0	0.0	0.0	-6.0	21.0	30.0	46.0	56.0	53.0	
Oshawa.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	22.0	38.0	50.0	.....	51.0
Thornhill.....	36.0	28.9	4.0	-26.0	2.0	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Goderich.....	29.9	30.2	3.9	-10.0	-1.8	-4.0	-7.7	17.7	31.2	40.7	44.6	46.3	
Brampton.....	38.0	30.0	3.0	-11.0	0.0	0.0	-7.0	26.0	36.0	53.0	62.0	58.0	
Toronto.....	34.0	28.6	0.0	-21.0	-2.5	-3.6	-10.8	22.7	32.0	41.8	52.2	51.0	
Strafford.....	24.7	27.1	-1.0	-16.4	-6.0	-11.9	-10.4	16.2	28.1	41.4	48.0	48.5	
Dundas.....	42.0	38.0	-4.0	-14.0	0.0	0.0	-3.0	28.0	38.0	56.0	64.0	60.0	
Hamilton.....	25.7	20.4	-8.9	-18.0	-2.6	-1.0	-3.5	24.0	31.7	41.1	54.5	53.6	
Woodstock.....	27.1	20.4	0.5	-15.3	-8.4	-15.0	-10.5	19.8	25.7	39.0	44.3	45.5	
Ingersoll.....	.....	.....	.....	-17.0	-5.0	-10.0	-8.0	18.4	35.0	50.0	50.6	49.1
Glenceo.....	42.0	40.0	24.0	-14.0	-3.0	-4.0	-4.4	26.6	36.0	48.0	56.0	.....
London.....	.....	.....	.....	-17.5	-6.0	-13.0	-5.0	15.0	26.5	41.0	44.0	46.0
Simcoe.....	31.4	26.4	7.8	-12.8	-2.5	-12.5	-8.0	24.0	30.0	40.5	49.8	48.8	
Windsor.....	30.3	27.5	9.1	-19.3	-7.3	-12.0	-7.5	22.2	31.4	49.1	53.0	50.2	
<i>Québec.</i>													
Montréal.....	38.4	29.8	-6.6	-22.9	-9.9	-2.4	-19.8	25.4	38.0	45.5	55.3	51.0	
Québec.....	32.6	33.4	-9.5	-22.2	-17.2	-12.5	-17.5	8.0	34.2	39.5	45.5	49.0	
Huntingdon.....	32.0	26.0	-6.0	-26.0	-17.0	-14.0	-23.0	22.0	38.0	48.0	54.0	48.0	
Richmond.....	.....	22.0	-8.0	-22.0	-20.0	-18.0	-17.0	24.6	39.0	46.0	50.0	48.0
Cap Rosier.....	40.0	30.0	10.0	-15.0	-10.0	-5.0	-3.0	26.0	32.0	37.0	53.0	52.0	
<i>Nouvelle-Ecosse.</i>													
Digby.....	38.0	30.0	6.0	2.0	-4.0	2.0	-6.0	26.0	38.0	40.0	54.0	52.0	
Wolfville.....	40.8	35.6	7.3	0.0	-3.9	5.1	-8.5	26.3	35.9	41.3	53.0	55.7	
Halifax.....	35.1	28.3	8.2	-3.7	-2.2	0.6	-5.2	19.5	28.2	38.4	48.3	47.9	
Baie Glace.....	33.0	25.0	10.0	1.0	-5.0	2.0	0.0	19.0	27.0	34.0	39.0	44.0	
Pictou.....	36.0	27.0	3.0	-10.0	-7.5	-7.5	-10.0	13.0	29.5	38.5	44.0	43.5	
Sydney.....	31.4	22.7	10.9	-1.0	-10.2	-5.7	-9.7	13.0	25.0	35.6	35.5	39.5	
Windsor.....	35.0	24.5	7.5	-3.7	-4.0	-5.9	-11.0	15.0	27.5	.....	47.0	.....
Yarmouth.....	34.5	29.5	10.6	4.3	2.0	6.2	-1.0	23.0	.....	.....	47.0	.....
Liverpool.....	30.0	28.0	8.0	-7.0	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Collège du Roi, Windsor.....	.....	.....	.....	.....	-1.0	-7.0	13.7	29.5	.....	.....	.....	.....

III.—MINIMUM de la température de chaque mois aux différentes stations d'observation en Canada, depuis septembre 1871, jusqu'à août 1872, inclusivement.—*Suite.*

	1871.				1872.							
	Septembre.	Octobre.	Novembre.	Décembre.	Janvier.	Février.	Mars.	Avril.	Mai.	Juin.	Juillet.	Août.
<i>Nouveau-Brunswick.</i>												
St. Jean	39·0	29·0	0·0	-13·0	-9·0	-4·0	-10·0	24·0	33·0	38·0	50·0	48·0
Rivière de l'Achigan.....	32·0	22·3	0·0	-14·3	-10·0	-13·0	-17·4	21·6	28·4	39·0	42·3	36·8
Petersville.....	28·0	24·0	-3·0	-13·0	-9·0	-25·0	-13·0	28·0	36·0	41·0	.....	.....
Frédéricton .....	.....	.....	.....	-19·8	-15·0	-16·0	-18·0	17·0	33·0	35·0	48·0	45·0
Bathurst .....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	50·0	42·0
<i>Manitoba.</i>												
Winnipeg.....	.....	14·0	-28·0	-35·0	-34·0	-31·0	-26·0	-6·0	28·0	42·0	42·7	43·3
Collège de St. Jean.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	-24·0	-1·5	26·5	39·0	.....	.....
<i>Colombie Britannique.</i>												
Pont de Spence.....	.....	.....	.....	.....	-4·0	-5·0	28·0	32·0	36·0	54·0	58·0	52·0
<i>Terreneuve.</i>												
St. Jean.....	38·0	33·0	17·0	2·0	3·5	3·5	4·0	22·5	24·0	35·5	40·5	43·0
Havre de Grâce .....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	32·0	41·0	48·0	47·0

IV.—TEMPÉRATURE moyenne pour chaque trimestre et pour l'année, de septembre 1871 jusqu'à août 1872, avec indication du maximum et du minimum de température de chaque année et des dates auxquelles ils se sont produits.

	Température moyenne. 1871-1872.					Maximum de la Température.		Minimum de la Température.	
	Automne.	Hiver.	Printemps.	Été.	Année.	Température.	Date.	Température.	Date.
<i>Ontario.</i>									
Pembroke	40° 5'	11° 5'	35° 2'	71° 7'	39° 7'	99° 0'	20 Juin.....	-34° 0'	21 Décembre.
Petit Courant	45° 0'	15° 7'	33° 6'	66° 5'	40° 2'	88° 9'	15 Juillet.....	-35° 0'	21 do
Havre de Fitzroy	42° 8'	13° 5'	37° 0'	70° 9'	41° 0'	97° 0'	27 Juin.....	-27° 5'	21 do
Ottawa				68° 8'		93° 9'	15 Juillet.....		
Cornwall	43° 6'	15° 3'	36° 7'	68° 4'	41° 0'	91° 8'	9 Août.....	-23° 7'	21 do
Brockville		15° 8'	36° 6'	67° 9'		88° 0'	{ 21 Juin..... } { 15 Juillet. }	-28° 0'	21 do
Gravenhurst	41° 3'	14° 1'	33° 8'	67° 7'	39° 2'	94° 5'	11 Juillet.....	-41° 0'	21 do
Stayner	42° 2'		35° 8'	65° 7'		96° 0'	{ 15 Juin..... } { 9 Juillet. }	-29° 0'	21 do
Barrie	45° 4'	18° 9'	37° 1'	68° 6'	42° 5'	95° 6'	2 Juillet.....	-36° 1'	21 do
Peterborough	42° 6'	17° 2'	38° 4'	70° 9'	42° 3'	92° 3'	8 Août.....	-38° 5'	21 do
Kincardine	44° 9'	21° 3'	36° 0'	66° 2'	42° 1'	94° 0'	21 do	-10° 0'	21 do
Belleville	44° 8'	18° 4'	38° 2'	69° 8'	42° 8'	95° 1'	22 do	-29° 8'	21 do
Gwillinbury Nord	46° 0'	19° 6'	37° 1'	70° 2'	43° 2'	93° 5'	9 Juillet.....	-28° 0'	21 do
Pointe Clark	45° 8'	20° 8'	35° 1'	65° 5'	41° 8'	86° 0'	9 do	-6° 0'	21 do
Thornhill	43° 9'							-26° 0'	21 do
Goderich	46° 3'	25° 6'	37° 8'	67° 9'	44° 4'	92° 4'	2 Juillet.....	-10° 0'	21 do
Brampton	44° 2'	19° 0'	37° 5'	69° 3'	42° 5'	96° 0'	2 do	-11° 0'	20 do
Toronto	44° 6'	21° 0'	37° 4'	67° 8'	42° 5'	96° 0'	1 do	-21° 0'	21 do
Stratford	43° 0'	18° 6'	37° 1'	67° 6'	41° 6'	88° 8'	2 do	-16° 4'	21 do
Dundas	43° 2'	21° 0'	40° 2'	70° 3'	43° 7'	98° 0'	2 do	-14° 0'	21 do
Hamilton	46° 2'	22° 9'	40° 2'	71° 3'	45° 1'	95° 2'	3 do	-18° 0'	21 do
Woodstock	43° 7'	19° 8'	38° 5'	68° 9'	42° 7'	94° 8'	14 do	-15° 3'	21 do
Ingersoll		18° 3'	36° 5'	68° 3'		94° 0'	2 do	-17° 0'	21 do
Glencoe	46° 0'	19° 7'	39° 7'			94° 0'	30 Juin.....	-14° 0'	21 do
London		19° 9'		67° 3'		94° 0'	9 Juillet.....	-17° 5'	21 do
Simcoe	46° 0'	22° 8'	41° 3'	70° 9'	45° 3'	97° 0'	15 do	-12° 8'	21 do
Windsor	48° 4'	22° 0'	43° 3'	72° 4'	46° 5'	97° 2'	2 do	-19° 3'	21 do
<i>Québec.</i>									
Montréal	45° 6'	19° 2'	41° 3'	70° 5'	44° 2'	94° 0'	9 Août.....	-22° 9'	21 do
Québec	40° 8'	11° 2'	33° 6'	66° 0'	37° 9'	93° 5'	22 Juin.....	-22° 2'	21 do
Huntingdon	45° 6'	14° 7'	37° 2'	68° 5'	41° 5'	95° 0'	20 do	-26° 0'	21 do
Richmond		14° 1'	36° 1'	65° 8'	41° 5'	94° 0'	{ 21 Juin..... } { 16 Juillet. }	-22° 0'	21 do
Cap Rosier	39° 3'	13° 4'	29° 7'	55° 6'	34° 5'	74° 0'	10 Juillet.....	-15° 0'	30 do
<i>Nouvelle-Ecosse.</i>									
Digby	46° 1'	24° 5'	37° 0'	62° 0'	42° 4'	86° 0'	30 Juin.....	6° 0'	6 Mars.
Wolfville	45° 6'	23° 7'	26° 1'			86° 1'	30 do	-8° 5'	6 do
Halifax	45° 3'	24° 1'	35° 7'	62° 0'	41° 8'	93° 1'	9 Août.....	-5° 2'	6 do
Glace Bay	45° 5'	25° 7'	33° 7'	58° 7'	40° 1'	86° 0'	10 do	-5° 0'	8 Janvier.
Pictou	45° 3'	21° 2'	34° 2'	61° 2'	40° 5'	85° 3'	4 Juillet.....	-10° 0'	22 Décembre.
Sidney	44° 6'	21° 8'	33° 1'	58° 6'	39° 5'	86° 3'	10 Août.....	-10° 2'	30 Janvier.
Windsor	45° 0'	22° 5'	35° 7'			88° 6'	4 Juillet.....	-11° 0'	7 Mars.
Yarmouth	45° 5'	27° 2'				81° 0'	8 do	-1° 0'	7 do
Liverpool	45° 3'								
Collège du Roi, Windsor			37° 2'						

IV.—TEMPÉRATURE moyenne pour chaque trimestre et pour l'année, de septembre 1871, jusqu'à août 1872, avec indication du maximum et du minimum de température de chaque année et des dates auxquelles ils se sont produits.

	Température moyenne 1871-1872.					Maximum de la Température.		Minimum de la Température.	
	Automne.	Hiver.	Printemps.	Été.	Année.	Température.	Date.	Température.	Date.
<i>Nouveau-Brunswick.</i>									
St. Jean	43·9	20·4	34·8	60·4	39·9	80·0	23 Août.....	-13·0	22 Décembre.
Rivière de l'Achigan.....	40·3	15·8	33·2	63·2	38·2	89·0	30 Juin.....	-17·4	6 Mars.
Petersville.....	41·1	16·7	35·4	.....	.....	90·0	30 do.....	-25·0	1 Février.
Frédéricton.....	.....	16·5	36·8	65·3	.....	89·0	9 Août.....	-19·8	22 Décembre.
Bathurst.....	.....	.....	.....	.....	.....	93·0	10 do.....	.....	.....
<i>Manitoba.</i>									
Winnipeg.....	.....	0·5	29·1	65·7	.....	99·5	Juillet....	-35·0	25 do
Collège de St. Jean.....	.....	.....	30·2	.....	.....	.....	.....	.....	.....
<i>Colombie Britannique.</i>									
Pont de Spence.....	.....	.....	54·2	72·4	.....	98·0	{ 11 Juillet } { 13 Août.. }	.....	.....
<i>Terreneuve.</i>									
St. Jean.....	44·9	24·8	35·6	56·6	40·5	80·0	11 Août.....	2·0	30 do
Havre de Grace.....	.....	.....	.....	54·2	.....	77·5	10 Juillet.....	.....	.....

V.—SEPTEMBRE 1871.—TEMPÉRATURE de chaque jour, corrigée pour la variation diurne aux stations suivantes :—

Jour.	Pont de Spence.	Winnipeg.	Petit Courant.	Gravenhurst.	Stayner.	Woodstock	Havre de Fitzroy.	Brockville.	Huntingdon.	Montréal.	Halifax.	Sydney.	St. Jean, N.B.	Frédéricton.	St. Jean, Terrebonne.
1	•	•	62.8	53.3	54.3	58.0	60.5	•	60.5	67.0	63.3	63.4	58.3	•	72.0
2	•	•	67.8	59.1	63.3	60.4	62.5	•	62.0	63.6	62.3	59.4	57.3	•	60.3
3	•	•	67.5	66.1	•	69.9	68.7	•	69.0	73.2	66.3	64.0	65.7	•	67.0
4	•	•	74.5	71.5	73.3	68.4	73.6	•	69.8	75.9	63.0	55.5	62.7	•	60.5
5	•	•	74.5	73.8	80.7	72.0	76.8	•	74.0	77.0	65.5	59.6	65.7	•	61.5
6	•	•	67.7	63.4	65.3	68.8	67.1	•	75.0	74.3	62.9	66.9	61.0	•	70.0
7	•	•	59.5	49.0	51.7	55.6	54.5	•	57.8	63.0	60.5	65.6	53.3	•	66.0
8	•	•	65.0	53.5	52.3	54.1	53.5	•	51.5	60.0	51.9	52.6	52.0	•	56.0
9	•	•	64.2	66.0	61.3	61.7	63.2	•	62.2	66.1	53.1	51.9	53.0	•	51.0
10	•	•	62.3	•	•	56.9	54.3	•	54.5	63.3	57.2	58.0	56.0	•	60.0
11	•	•	64.2	49.2	50.3	52.0	54.4	•	54.5	62.6	56.3	53.2	57.3	•	56.0
12	•	•	64.0	50.9	51.3	55.3	63.3	•	61.0	64.6	53.5	47.8	53.7	•	51.0
13	•	•	•	50.6	51.7	55.9	51.6	•	53.8	56.8	54.0	51.3	54.3	•	53.0
14	•	•	56.0	44.0	50.3	47.1	46.5	•	45.3	53.2	45.9	47.7	46.0	•	53.5
15	•	•	•	49.6	49.7	48.0	50.5	•	50.8	51.7	45.7	47.0	47.3	•	43.5
16	•	•	62.0	55.2	57.0	56.0	54.7	•	55.2	52.6	52.1	50.9	51.0	•	49.0
17	•	•	53.3	43.6	•	52.4	47.7	•	52.2	54.8	55.9	57.9	54.3	•	53.0
18	•	•	60.0	42.0	44.3	45.0	46.1	•	47.5	52.1	50.6	52.0	49.0	•	53.5
19	•	•	•	46.9	49.7	56.0	51.9	•	52.5	53.7	49.3	50.6	48.3	•	51.5
20	•	•	55.8	41.0	44.3	43.6	38.6	•	47.7	48.6	56.7	55.0	53.0	•	52.0
21	•	•	•	35.3	40.7	39.5	41.2	•	41.3	46.2	52.3	55.2	47.7	•	53.5
22	•	•	53.0	46.8	50.3	44.6	46.6	•	46.2	51.8	44.9	45.4	45.7	•	49.0
23	•	•	60.5	58.6	57.3	63.4	63.5	•	60.8	58.7	46.6	48.2	50.0	•	48.0
24	•	•	56.3	52.3	•	58.4	62.0	•	59.5	69.5	51.9	49.3	52.0	•	48.5
25	•	•	53.0	52.4	55.0	50.7	•	•	60.0	60.9	55.2	48.3	53.7	•	47.0
26	•	•	47.0	46.4	47.0	45.9	53.2	•	53.0	55.1	54.0	43.6	55.0	•	48.5
27	•	•	46.7	46.1	46.0	43.4	50.7	•	52.2	53.4	57.6	49.2	56.3	•	50.5
28	•	•	44.5	42.4	43.3	44.0	51.3	•	49.5	50.6	53.3	54.9	52.3	•	53.0
29	•	•	49.5	36.7	43.7	42.5	44.6	•	47.0	47.1	51.2	51.4	49.0	•	53.5
30	•	•	54.5	41.7	50.0	45.8	46.8	•	45.0	51.8	48.6	47.0	49.0	•	47.5
•	•	•	59.6	52.1	51.8	53.7	55.2	•	55.7	55.4	54.7	53.4	53.7	•	54.6

VI.—OCTOBRE 1871.—TEMPÉRATURE de chaque jour, corrigée pour la variation diurne aux stations suivantes:—

Jour.	Pont de Spence.	Winnipeg.	Petit Courant.	Gravenhurst.	Stayner.	Woodstock.	Havre de Fitzroy.	Brockville.	Huntingdon.	Montréal.	Halifax.	Sydney.	St. Jean, N.B.	Frédéricton.	St. Jean, Terrebonne.
1	•	50.7	64.5	53.5	•	55.2	51.1	•	•	•	•	•	•	•	•
2	•	60.3	61.4	57.6	61.0	57.7	55.8	•	50.3	50.9	48.1	45.9	47.3	•	47.5
3	•	53.3	55.0	51.3	56.5	56.8	53.3	•	54.8	55.1	47.4	45.3	47.7	•	40.0
4	•	39.7	51.0	47.4	51.7	53.1	50.1	•	53.3	53.6	49.6	44.0	58.3	•	48.0
5	•	38.0	51.0	54.5	57.0	61.6	54.1	•	53.5	53.6	55.4	51.7	50.3	•	49.0
6	•	43.3	44.5	46.7	47.0	50.7	50.1	•	52.3	56.3	52.4	50.7	51.0	•	55.7
7	•	49.3	49.5	35.7	37.1	39.2	41.1	•	59.3	57.4	57.9	53.0	55.7	•	48.0
8	•	43.0	56.7	54.1	•	53.5	49.9	•	47.2	52.5	58.5	60.0	52.0	•	52.7
9	•	40.7	63.7	62.7	63.5	65.2	63.7	•	48.5	48.3	46.6	48.0	45.7	•	60.5
10	•	42.7	60.5	59.3	58.0	61.3	69.7	•	64.3	59.9	48.7	48.6	49.0	•	52.0
11	•	43.0	49.2	44.3	43.8	44.7	52.6	•	69.8	67.0	57.5	48.5	53.7	•	40.3
12	•	33.0	52.0	37.2	39.5	39.4	43.8	•	54.8	54.6	60.4	58.0	55.0	•	41.5
13	•	35.0	56.9	48.6	55.5	47.6	46.9	•	44.0	45.6	60.5	62.4	60.3	•	61.5
14	•	41.3	52.2	53.6	58.8	55.6	53.5	•	48.2	51.7	47.8	47.9	48.7	•	52.5
15	•	39.0	43.3	47.1	•	52.9	51.7	•	55.0	52.6	50.7	48.7	50.0	•	42.5
16	•	38.7	43.0	41.9	•	42.6	46.4	•	59.5	54.3	54.4	52.7	52.7	•	48.0
17	•	42.7	39.5	40.2	•	40.8	43.1	•	46.0	48.8	47.3	48.8	46.0	•	50.5
18	•	50.0	38.5	33.0	•	38.8	37.2	•	44.2	46.3	42.6	39.5	46.0	•	40.0
19	•	37.7	40.0	38.3	•	47.5	39.8	•	38.0	37.0	45.1	42.6	46.3	•	40.5
20	•	49.0	33.7	28.9	•	37.4	31.4	•	40.3	37.1	39.1	41.4	39.7	•	40.2
21	•	37.3	53.0	45.3	•	45.0	47.1	•	34.7	36.4	40.4	37.4	37.4	•	41.5
22	•	44.0	57.6	60.1	•	60.5	59.2	•	50.0	42.6	35.9	35.3	38.0	•	36.0
23	•	39.7	48.0	46.5	49.8	59.9	49.3	•	65.5	63.7	48.6	44.7	48.3	•	39.0
24	•	47.0	37.3	36.1	38.5	42.5	36.2	•	55.5	57.1	50.7	49.1	49.3	•	43.5
25	•	37.3	45.1	43.6	46.5	45.5	44.2	•	39.0	41.9	42.8	38.7	39.3	•	36.0
26	•	33.3	52.0	51.3	56.2	54.0	56.9	•	51.3	47.1	37.5	34.5	38.7	•	34.0
27	•	25.3	41.1	41.8	40.5	45.3	51.8	•	61.0	53.4	44.0	38.6	48.0	•	37.5
28	•	26.3	36.7	35.5	38.3	34.7	40.3	•	50.0	49.4	51.8	49.3	56.3	•	42.5
29	•	35.3	35.9	29.7	•	37.6	37.0	•	43.8	41.9	53.2	52.8	51.3	•	46.0
30	•	25.0	42.4	33.9	42.0	43.9	35.1	•	41.8	42.2	43.1	50.7	43.0	•	53.0
31	•	28.3	34.9	38.1	41.3	41.9	40.5	•	40.5	37.4	41.2	41.5	40.3	•	43.5
	•	39.4	48.2	46.2	47.7	48.6	47.8	•	45.5	48.6	42.4	33.7	46.3	•	34.5
	•							•	50.4	49.8	48.4	46.7	47.8	•	45.1

VII.—NOVEMBRE 1871.—TEMPÉRATURE de chaque jour, corrigée pour la variation diurne aux stations suivantes :

Jour.	Pont de Spencé.	Winnipeg.	Petit Courant.	Gravenhurst.	Stayner.	Woodstock.	Havre de Fitzroy.	Brockville.	Huntingdon.	Montréal.	Halifax.	Sydney.	St. Jean, N.B.	Frédéricton.	St. Jean, Terre-neuve.
1	0	36.5	32.9	30.2	37.0	41.4	37.0	40.0	40.0	40.2	45.5	41.1	45.0	0	34.2
2	30.2	35.3	35.1	39.4	38.4	36.3	34.7	40.8	35.5	34.2	39.6	33.0	.....	42.0
3	32.3	35.7	.....	34.3	33.6	30.2	28.5	35.0	38.4	30.0	33.5	31.0	.....	36.5
4	33.5	36.1	32.1	31.5	33.1	28.4	28.5	32.3	34.4	29.4	31.8	29.7	.....	33.5
5	32.0	28.0	26.6	.....	33.4	25.7	25.5	31.8	30.2	29.7	31.4	28.7	.....	32.0
6	36.5	26.5	22.1	27.7	26.6	25.5	26.8	33.8	31.9	31.8	33.0	33.0	.....	29.7
7	34.0	38.5	32.9	36.0	30.0	32.5	31.0	37.3	33.3	34.6	33.5	32.7	.....	32.0
8	33.8	37.7	35.3	38.3	35.7	32.5	33.7	38.3	35.2	32.2	34.5	29.7	.....	37.0
9	29.0	33.0	28.4	33.2	30.2	28.5	27.8	34.5	37.0	30.6	35.0	32.7	.....	38.0
10	19.0	33.1	29.9	34.0	34.4	29.0	31.5	34.8	33.8	32.9	32.6	32.7	.....	33.5
11	26.2	25.2	23.1	26.7	33.3	23.5	27.7	34.5	34.2	32.7	31.7	35.3	.....	36.5
12	31.2	30.5	17.8	.....	25.5	22.5	17.8	22.0	32.6	37.0	37.7	35.0	.....	36.0
13	14.0	39.0	29.2	33.0	32.2	24.0	20.5	24.8	30.8	33.1	37.3	31.7	.....	34.0
14	8.3	33.0	34.6	36.4	39.1	31.5	33.5	38.0	35.8	35.0	36.4	30.3	.....	37.7
15	17.2	16.5	20.7	27.0	27.2	37.0	35.0	38.8	36.2	34.4	32.9	34.7	.....	36.0
16	29.7	17.8	20.7	24.4	22.1	30.5	29.5	32.8	36.4	36.3	34.0	33.3	.....	35.2
17	14.2	26.1	25.6	29.2	27.2	29.5	28.7	30.7	37.0	37.4	38.2	35.7	.....	39.0
18	5.8	30.8	26.1	30.3	.....	26.0	26.8	32.5	38.7	33.4	34.1	32.0	.....	34.5
19	8.3	37.9	31.9	.....	35.2	28.5	29.2	35.3	32.8	33.3	32.4	30.7	.....	31.5
20	8.5	38.6	34.4	36.5	35.6	36.5	39.5	41.8	39.1	33.4	31.8	35.7	.....	30.0
21	-10.0	32.7	31.6	32.5	30.3	34.5	34.0	38.0	38.4	45.7	43.5	42.3	.....	38.2
22	-14.3	19.5	22.5	25.7	25.0	28.5	36.3	36.0	36.1	43.3	47.3	34.7	.....	47.0
23	-3.7	22.3	19.2	19.0	20.4	18.5	21.0	20.5	24.2	34.7	36.2	27.3	.....	42.7
24	-12.5	32.1	30.4	33.5	31.4	29.0	34.0	35.0	32.6	27.3	26.7	25.7	.....	27.2
25	-7.7	33.3	31.1	33.0	27.4	31.0	33.3	34.8	36.1	38.2	36.1	33.3	.....	28.0
26	-15.0	26.3	35.4	.....	35.0	32.0	37.5	36.5	35.8	34.5	34.8	32.7	.....	36.2
27	-16.3	4.7	2.7	2.5	20.3	2.0	8.5	14.0	16.4	36.8	33.8	28.0	.....	38.5
28	-14.0	7.7	2.5	5.7	10.2	-0.8	3.5	7.0	17.1	16.0	27.1	5.3	.....	36.5
29	-9.5	2.7	2.3	9.5	9.2	-2.0	3.8	4.5	5.5	18.2	17.6	12.0	.....	30.0
30	-12.5	-0.8	0.7	10.5	12.6	-4.5	3.5	0.0	5.9	10.4	14.9	5.3	.....	30.5
.....	12.2	27.2	25.5	27.1	28.7	25.4	27.1	30.6	31.6	32.7	33.7	30.3	.....	35.0

VIII.—DÉCEMBRE 1871.—TEMPÉRATURE de chaque jour, corrigée pour la variation diurne, aux stations suivantes :

Jour.	Pont de Spence.	Winnipeg.	Petit Courant.	Gravenhurst.	Stayner.	Woodstock.	Havre de Fitzroy.	Brockville.	Huntingdon.	Montréal.	Halifax.	Sydney.	St. Jean, N.B.	Frédéricton.	St. Jean, Terre neuve.
1	0	0.2	11.1	4.1	14.5	18.5	-2.0	7.5	4.3	9.2	15.5	15.4	11.3	9.2	26.5
2	-9.8	28.6	20.2	30.5	24.5	11.5	16.3	11.5	18.1	16.8	16.3	12.0	8.6	24.0
3	-15.5	35.4	32.4	.....	33.3	29.0	32.0	33.0	35.0	21.0	21.3	26.7	.....	22.4
4	-17.5	5.3	15.8	22.5	25.2	26.5	32.3	36.3	38.8	38.3	27.9	39.7	34.1	28.6
5	-3.8	4.7	9.3	0.3	7.0	-10.6	-1.8	-2.5	0.9	32.5	39.5	24.0	15.4	36.4
6	0.0	21.8	10.2	19.0	14.4	-3.0	6.0	2.0	4.6	17.4	22.6	5.7	-0.5	30.8
7	-7.6	20.0	22.7	28.0	28.2	-17.5	28.0	26.8	23.8	26.9	24.7	25.0	17.9	29.2
8	-2.3	17.7	18.6	21.0	19.3	19.0	20.3	21.5	23.3	33.9	32.2	28.7	21.5	32.5
9	7.0	20.5	13.8	19.2	15.4	8.5	14.0	9.2	18.2	20.7	25.9	16.3	11.0	28.0
10	20.5	27.1	24.6	.....	.....	22.5	25.0	27.0	25.6	21.0	16.3	16.3	.....	24.8
11	15.2	24.7	25.1	26.0	29.6	18.0	20.6	21.0	23.8	29.3	28.3	22.7	16.6	29.7
12	-5.3	16.6	17.6	19.0	30.0	15.0	10.0	9.5	25.1	26.2	26.7	20.7	17.9	29.6
13	1.5	9.7	15.4	15.8	24.6	15.0	15.7	16.5	15.5	19.3	22.2	13.7	9.3	19.8
14	9.0	4.0	3.5	11.3	16.2	10.5	13.0	11.5	15.0	23.0	26.9	20.0	18.4	26.1
15	22.3	25.6	14.7	12.7	19.4	6.5	1.8	10.2	11.9	22.2	26.6	16.3	14.1	30.4
16	6.5	30.4	23.1	28.8	25.3	7.0	13.3	9.3	13.2	22.2	23.1	14.0	9.2	25.0
17	-17.8	27.9	.....	.....	28.0	31.1	31.0	32.8	30.6	30.5	24.9	25.7	15.6	23.1
18	-22.7	14.0	20.4	21.0	23.0	24.6	26.0	25.2	28.9	30.9	28.1	28.7	21.0	29.7
19	-10.8	6.5	7.6	13.0	16.7	2.4	9.0	9.0	13.6	29.1	29.0	28.0	25.4	31.8
20	-5.5	-20.8	-16.4	-10.0	-1.9	-11.9	-6.5	-5.5	2.4	29.1	31.8	18.0	12.8	37.1
21	-9.8	0.5	-10.3	-3.5	-5.7	-10.8	-13.0	-21.0	-12.5	4.4	15.0	-4.0	-10.7	29.0
22	-2.0	10.6	12.5	17.5	11.4	9.9	-12.0	10.3	10.6	6.5	7.3	2.3	-1.1	19.0
23	-16.8	26.3	35.6	34.5	36.4	33.8	42.8	44.5	31.6	27.6	17.4	24.7	14.6	21.1
24	-22.5	30.3	30.0	.....	28.9	32.0	32.7	34.3	31.8	43.3	40.3	39.3	36.4	37.2
25	-27.5	2.1	12.4	.....	26.7	18.5	29.0	30.8	33.6	35.4	32.5	37.7	35.4	34.7
26	-22.5	12.7	7.2	10.7	13.7	3.7	7.5	7.6	9.1	34.2	31.6	30.7	23.7	33.9
27	-11.7	2.2	6.5	12.2	.....	6.5	10.0	8.5	12.5	35.2	29.4	30.8	18.3	31.3
28	-12.2	14.5	7.3	11.5	4.9	6.9	9.3	10.2	13.8	12.6	11.3	9.0	2.3	18.3
29	-10.0	9.5	17.9	18.3	17.2	16.1	20.7	20.5	20.2	25.6	18.4	19.7	12.7	20.7
30	-12.6	18.8	17.8	20.5	20.1	12.5	6.5	3.8	8.8	10.0	9.4	7.5	1.2	8.4
31	-27.8	30.8	31.4	.....	40.1	20.9	35.5	28.3	28.5	20.8	11.2	21.2	7.3	6.6
....	-6.8	15.6	15.2	15.9	20.2	12.5	16.3	15.7	18.2	24.6	23.6	20.5	14.4	26.7

IX.—JANVIER 1872.—TEMPÉRATURE moyenne de chaque jour, corrigée pour la variation diurne à

Jour.	Pont de Spence.	Winnipeg.	Petit Courant.	Gravenhurst.	Stayner.	Woodstock.	Havre de Fitzroy.	Brockville.	Huntingdon.	Montréal.	Halifax.	Sydney.	St. Jean, N.-B.	Frédéricton.	St. Jean, Terre neuve.
1	1.0	-14.5	12.0	10.1	.....	22.9	12.1	20.0	21.0	26.9	35.7	30.5	30.3	22.3	25.7
2	14.2	-12.2	21.7	14.3	.....	21.5	11.4	10.0	7.5	13.0	13.6	13.9	10.3	5.3	17.3
3	27.0	0.0	21.6	29.1	.....	32.8	21.5	19.3	19.0	15.7	13.4	8.2	11.3	5.1	13.7
4	27.0	9.0	25.5	27.2	.....	31.6	30.1	27.5	24.8	26.8	32.1	20.5	31.3	23.2	17.5
5	24.8	4.5	31.2	.....	.....	30.9	31.8	30.2	29.5	30.8	41.6	40.5	31.0	26.9	34.9
6	32.0	5.7	4.0	3.7	.....	24.7	5.4	11.0	11.0	17.8	33.1	34.6	24.3	18.4	41.7
7	35.0	8.3	5.2	12.1	.....	8.5	9.6	5.5	6.5	3.4	4.6	6.5	1.3	2.2	22.3
8	35.0	14.8	10.5	4.2	.....	14.7	7.9	0.3	4.7	4.2	16.4	19.8	11.3	9.5	15.7
9	27.0	16.0	28.0	18.9	.....	23.6	12.5	20.8	18.0	18.7	22.3	16.9	16.3	14.2	21.7
10	22.0	21.8	33.4	28.8	.....	23.0	27.0	29.2	27.0	26.9	18.7	16.2	18.7	18.4	21.0
11	21.0	15.5	30.5	31.2	.....	31.4	37.6	36.8	37.5	31.2	18.7	14.1	18.7	14.1	21.4
12	21.2	1.5	30.7	27.0	.....	33.0	31.8	33.5	33.0	35.1	32.7	26.9	31.3	29.7	21.3
13	41.0	-8.8	6.5	9.6	.....	26.7	11.9	21.5	20.8	24.0	34.1	28.9	34.3	29.0	29.0
14	36.0	16.7	4.7	7.9	.....	10.3	2.6	1.8	3.8	11.8	24.7	27.8	16.7	11.6	30.3
15	28.5	9.5	19.1	11.2	.....	15.0	1.5	4.7	4.0	7.0	13.3	19.8	8.0	4.3	32.3
16	30.5	2.3	16.0	8.4	.....	18.0	5.5	7.8	3.0	13.1	18.4	22.2	13.3	12.4	29.7
17	30.0	9.2	16.3	3.7	.....	4.0	4.0	9.5	8.8	16.8	29.9	28.6	22.3	23.1	28.6
18	30.5	14.0	26.2	23.6	.....	24.9	24.1	22.7	23.0	18.8	26.8	32.3	23.3	22.2	33.1
19	25.5	8.2	26.5	25.2	.....	28.8	30.2	27.0	27.2	28.2	27.4	24.6	26.0	23.9	27.0
20	22.5	0.7	14.5	13.9	.....	23.7	25.0	23.5	29.3	29.1	33.8	26.9	32.0	26.0	28.0
21	18.3	18.5	21.0	21.3	.....	26.0	23.5	22.7	22.8	24.4	30.9	30.3	23.0	20.8	30.6
22	18.0	-13.0	10.5	23.4	.....	30.2	30.2	26.3	30.3	29.6	27.7	20.5	25.3	18.3	21.0
23	19.7	-10.2	3.2	4.6	.....	10.2	8.2	4.8	6.8	17.0	35.2	31.7	34.3	30.6	25.0
24	21.3	-11.5	6.0	2.7	.....	11.5	5.5	1.0	1.8	5.1	27.6	31.7	9.7	7.0	32.2
25	19.2	8.3	10.0	10.0	.....	11.8	11.0	13.0	13.8	12.0	9.9	10.2	5.3	3.5	24.7
26	20.0	1.7	15.0	13.9	.....	11.1	19.7	16.5	16.9	20.4	15.3	12.1	13.0	11.0	20.5
27	35.5	-19.8	15.2	16.7	.....	17.8	19.0	19.2	18.8	19.4	22.2	16.3	21.0	19.7	20.7
28	27.5	-15.3	10.9	16.2	.....	14.6	13.8	19.3	20.5	20.7	23.3	15.8	18.3	10.9	23.0
29	32.3	-15.0	3.4	0.2	.....	3.2	3.2	7.0	8.3	12.3	20.6	15.4	20.0	13.0	24.2
30	28.5	-12.8	7.6	9.6	.....	4.0	8.0	11.0	9.8	14.7	14.2	7.9	11.0	9.2	13.5
31	29.7	-8.7	4.7	2.2	.....	9.1	5.0	8.0	8.0	16.3	14.5	13.1	9.7	5.9	16.0
	25.5	1.8	15.0	11.4	.....	19.7	13.2	16.0	15.8	18.9	23.6	21.4	19.4	15.9	24.6

X.—FÉVRIER 1872.—TEMPÉRATURE moyenne de chaque jour, corrigée pour la variation diurne à

Jour.	Pont de Spence.	Winnipeg.	Petit Courant.	Gravenhurst.	Stayner.	Woodstock.	Havre de Fitzroy.	Brockville.	Huntingdon.	Montréal.	Halifax.	Sydney.	St. Jean, N.-B.	Frédéricton.	St. Jean, Terre-neuve.
1	31.5	0.0	10.0	11.8	10.7	6.8	5.6	9.3	10.2	13.6	11.3	8.5	6.3	0.0	16.7
2	24.0	2.5	.....	6.3	7.5	6.5	5.0	6.5	8.3	20.1	15.4	8.8	15.3	11.8	16.8
3	13.5	4.5	.....	4.3	15.0	17.9	16.8	12.0	13.5	13.6	18.6	11.7	17.7	12.4	17.4
4	2.5	14.3	2.5	15.1	.....	22.7	16.9	23.0	23.8	27.4	32.2	28.1	20.3	19.5	22.7
5	6.0	7.0	9.5	15.0	20.1	22.3	25.2	25.8	25.6	28.5	28.7	25.2	26.0	27.4	27.0
6	20.5	10.0	9.7	14.0	18.5	18.9	19.0	20.5	32.5	21.3	32.0	28.6	31.7	30.9	25.9
7	23.0	3.0	14.5	7.3	13.8	9.3	2.6	1.8	5.8	16.6	25.1	24.8	20.7	15.0	26.2
8	29.7	0.5	.....	12.0	15.5	9.9	14.5	14.6	6.5	23.9	14.3	9.9	15.0	11.7	11.9
9	36.0	1.3	22.1	17.9	21.0	16.6	12.0	8.7	2.5	18.3	25.0	16.4	21.0	15.1	14.0
10	18.0	4.0	24.0	21.9	26.5	22.6	11.4	12.2	7.6	22.3	23.3	7.1	22.0	16.2	16.6
11	12.5	8.3	30.3	32.4	.....	30.6	23.3	19.3	19.0	23.4	30.1	16.2	23.7	25.9	19.4
12	5.8	12.0	28.5	30.6	31.3	30.7	31.5	31.0	25.6	31.4	32.2	26.9	29.7	29.4	27.2
13	20.0	22.5	28.1	34.8	28.8	31.8	37.1	28.2	30.3	30.7	28.7	27.3	27.7	26.9	32.9
14	46.0	9.0	10.5	12.8	15.0	7.6	25.8	15.6	20.0	22.1	28.6	23.3	29.3	24.7	35.3
15	40.0	7.0	14.5	12.2	17.3	13.2	15.8	15.8	14.8	16.8	32.4	33.6	29.7	28.9	33.4
16	41.5	15.0	22.0	19.9	23.0	21.8	20.1	20.8	20.8	19.7	29.9	32.6	29.3	29.9	33.8
17	42.7	15.0	9.7	7.4	11.5	18.4	5.6	5.7	2.8	17.9	23.7	26.4	18.7	17.2	30.8
18	39.5	23.3	9.9	10.9	.....	18.5	8.0	7.5	3.0	18.3	13.4	14.8	15.3	17.8	25.6
19	37.3	20.8	19.3	13.6	22.5	22.4	8.9	14.0	8.8	24.1	21.5	20.2	24.3	19.3	24.2
20	41.0	2.7	23.3	27.9	20.4	28.9	26.0	29.6	15.7	27.3	23.3	17.6	26.3	22.4	20.0
21	38.8	5.5	11.1	13.3	9.2	21.0	16.4	18.8	21.3	26.5	25.8	21.3	31.0	25.5	26.9
22	44.0	20.5	6.0	4.6	3.0	8.1	5.5	2.7	2.5	8.9	27.5	24.6	19.7	13.5	31.0
23	41.0	24.0	29.9	23.8	36.8	28.0	19.1	15.5	9.5	12.1	9.8	11.2	7.7	5.9	19.3
24	43.0	4.0	27.3	39.1	40.5	42.3	33.3	36.0	17.5	22.4	22.3	13.7	24.7	22.9	19.5
25	44.0	2.5	7.1	16.7	.....	23.4	19.3	24.5	25.7	28.3	29.5	21.1	31.7	31.9	20.8
26	44.0	15.2	6.2	4.6	8.5	12.8	4.3	6.3	4.5	9.1	29.3	31.3	20.3	15.5	28.3
27	42.7	26.5	11.6	5.4	12.5	15.7	8.0	10.3	7.3	15.2	11.8	21.9	8.0	7.4	30.2
28	41.5	12.3	10.7	6.9	11.8	21.0	3.2	9.5	5.6	17.6	26.6	17.6	20.3	19.4	25.5
29	37.5	3.3	4.8	1.6	0.5	13.6	1.7	4.0	2.0	11.6	23.2	24.9	16.3	12.9	27.5
	31.3	3.5	16.4	15.8	17.3	19.4	14.7	15.0	12.7	20.4	24.0	20.5	21.7	19.2	23.2

XI.—MARS 1872.—TEMPÉRATURE moyenne de chaque jour, corrigée pour la variation diurne à

Jour.	Pont de Spence.	Winnipeg.	Petit Courant.	Gravenhurst.	Stayner.	Woodstock.	Havre de Fitzroy.	Brockville.	Huntingdon.	Montréal.	Halifax.	Sydney.	St. Jean, N.B.	Frédéricton.	St. Jean, Terre-neuve.
1	42.3	12.8	6.4	-2.2	1.3	10.9	0.8	6.5	6.3	12.9	24.4	24.3	22.0	22.8	27.3
2	44.0	8.3	13.9	5.1	2.0	13.2	5.6	8.7	-1.2	17.4	21.8	15.9	21.3	21.5	17.2
3	43.5	6.3	22.7	22.7	.....	21.3	25.7	20.8	19.3	23.3	19.5	22.0	15.3	17.4	23.7
4	48.0	-3.0	6.5	-3.3	-4.5	8.5	-0.2	4.0	7.0	12.9	24.1	18.7	25.0	23.9	30.8
5	48.3	10.2	4.6	-11.5	-6.5	-2.4	-12.5	-10.8	-12.8	-8.3	20.1	18.5	11.3	3.4	30.4
6	45.5	23.0	6.0	5.0	10.0	5.6	-0.2	3.0	0.8	2.2	8.4	10.1	-2.7	-6.0	26.8
7	47.5	25.0	.....	8.8	12.0	16.2	12.5	17.0	11.7	17.8	8.9	15.4	11.0	10.1	33.4
8	41.5	21.7	19.6	14.1	19.0	16.3	3.3	8.0	4.5	19.4	18.4	16.2	18.0	18.3	22.8
9	44.5	18.0	21.9	21.9	30.0	27.4	22.0	15.3	18.0	17.8	22.9	19.6	21.7	19.6	24.3
10	46.5	7.8	26.9	25.5	.....	26.2	31.6	30.5	33.7	32.6	32.2	16.2	33.0	30.8	21.7
11	43.5	11.8	8.7	17.3	12.8	26.7	17.3	18.7	22.5	30.6	35.8	33.9	31.3	28.8	33.5
12	45.0	16.0	10.7	10.9	10.0	25.0	6.4	6.3	-0.3	12.4	14.6	15.4	9.3	5.3	20.1
13	41.0	-5.0	25.1	23.7	25.5	26.7	16.5	12.2	7.5	14.6	14.7	19.2	12.7	15.4	28.2
14	39.0	-7.5	14.6	20.8	20.5	24.3	24.9	25.0	27.7	29.1	21.3	20.0	23.3	24.6	28.7
15	44.7	5.0	11.4	6.1	6.3	11.3	4.3	8.0	11.3	18.5	25.6	19.1	22.7	20.8	26.8
16	47.5	-2.3	14.9	10.7	16.5	19.6	9.8	16.8	14.2	30.7	15.7	17.6	12.3	11.6	28.7
17	47.0	6.0	17.4	.....	.....	23.9	21.4	23.7	19.5	25.9	22.6	15.2	20.3	21.6	23.3
18	51.5	4.8	19.2	13.2	20.5	20.3	16.0	18.3	6.3	20.2	25.7	16.5	22.0	19.0	26.5
19	48.0	-11.0	1.1	4.6	5.8	17.3	16.5	13.5	16.0	18.7	22.5	18.8	17.3	14.3	21.3
20	51.5	-7.5	3.6	2.5	5.0	3.4	2.3	5.2	4.5	8.2	15.7	21.4	11.7	7.7	27.9
21	52.5	5.2	10.1	4.6	9.7	10.1	5.5	10.0	6.2	13.0	10.4	6.7	12.3	12.5	22.1
22	52.0	7.0	18.0	14.5	19.8	15.7	13.8	12.5	10.8	18.8	16.4	11.4	17.0	17.5	23.3
23	43.5	1.3	22.8	22.5	24.8	23.7	31.0	24.5	26.0	25.9	22.3	14.0	21.0	22.1	24.0
24	46.0	9.8	16.4	8.6	.....	20.2	16.8	22.5	23.3	26.9	26.7	23.6	23.7	26.8	26.3
25	48.0	11.5	28.4	29.7	32.0	28.5	28.3	23.5	25.0	28.9	28.8	27.7	30.0	32.1	32.1
26	50.5	7.0	26.2	22.4	26.5	31.2	37.2	33.2	36.0	34.2	32.1	32.1	28.7	32.8	34.1
27	53.0	6.5	22.1	18.6	19.5	33.3	29.0	31.2	31.0	37.9	32.6	30.6	33.7	34.6	33.8
28	52.0	11.5	19.1	24.1	24.5	29.9	27.8	26.7	28.5	33.0	35.1	32.6	33.7	35.4	33.7
29	55.5	10.5	24.6	23.8	20.0	28.1	29.6	27.8	27.5	35.2	34.3	31.6	29.3	32.2	32.2
30	56.0	6.0	27.6	25.4	18.5	26.9	28.3	29.5	29.8	29.6	30.7	26.4	28.7	26.9	34.2
31	53.5	10.2	25.0	22.5	.....	30.3	28.5	25.7	28.8	26.4	26.0	25.8	24.0	22.7	32.8
	49.5	6.7	12.3	14.6	18.6	20.0	16.2	16.7	15.8	21.0	22.9	20.5	20.7	20.2	27.5

XII.—AVRIL 1872.—TEMPÉRATURE moyenne de chaque jour, corrigée pour la variation diurne à

Jour.	Pont de Spence.	Winnipeg.	Petit Courant.	Gravenhurst.	Stayner.	Woodstock.	Havre de Fitzroy.	Brookville.	Huntingdon.	Montréal.	Halifax.	Sydney.	St. Jean, N. B.	Frédéricton.	St. Jean, Terre-neuve.
1	46.5	18.5	28.0	23.5	23.5	27.8	26.4	26.5	27.5	30.2	31.5	29.1	29.3	28.0	33.3
2	47.5	12.0	27.9	23.0	39.5	32.7	29.4	31.5	31.0	33.5	31.5	31.8	32.3	33.2	32.9
3	53.0	21.0	26.5	25.2	26.0	30.0	30.1	32.3	31.2	36.2	33.7	33.7	34.0	37.0	31.7
4	58.0	31.5	33.0	24.6	25.0	29.7	33.3	31.2	34.5	39.8	33.5	32.0	35.3	38.4	32.7
5	49.0	35.0	34.8	32.2	45.0	35.1	40.4	33.0	36.7	41.0	32.4	29.2	34.7	37.0	32.1
6	48.0	41.0	37.5	41.1	46.0	43.6	40.1	38.2	40.5	48.0	31.2	24.7	33.3	33.9	29.5
7	50.0	34.2	43.1	45.3	.....	39.6	45.9	38.0	44.2	42.2	34.6	32.2	31.7	37.8	27.3
8	45.0	29.0	39.4	45.7	44.8	45.1	45.4	41.0	42.5	44.4	35.6	35.7	37.7	40.8	34.3
9	42.7	28.5	46.9	49.2	48.0	55.4	47.5	46.9	44.5	46.5	38.4	39.6	38.3	41.6	38.3
10	44.0	27.7	33.0	31.9	31.8	36.7	40.8	37.5	42.0	40.4	42.4	41.6	36.3	40.7	40.5
11	43.7	26.2	36.2	30.7	35.0	41.5	34.1	34.2	37.0	40.7	40.2	39.7	38.0	40.6	41.5
12	41.5	25.0	39.4	37.7	45.3	41.8	39.8	43.7	38.5	40.0	38.4	36.0	37.3	39.7	41.5
13	47.5	21.3	32.9	33.9	36.8	43.3	40.0	40.0	43.5	46.1	37.2	34.9	35.3	39.3	39.0
14	52.5	22.7	32.1	28.7	.....	34.0	32.9	33.7	36.0	37.1	39.1	37.2	37.3	38.4	37.3
15	52.7	27.0	30.9	29.3	29.5	28.9	.....	32.0	35.8	38.3	36.5	33.5	38.3	39.7	33.8
16	56.3	31.0	34.5	30.7	30.0	33.5	33.3	33.0	35.3	39.5	36.4	34.9	37.0	36.8	34.7
17	57.7	38.3	37.5	32.2	36.3	37.9	39.4	36.5	40.3	44.8	35.0	31.4	35.3	39.3	31.6
18	60.3	17.0	39.5	34.6	39.5	40.4	41.6	44.5	44.2	48.1	40.7	31.9	39.0	41.6	32.5
19	55.0	31.3	33.4	32.9	35.5	46.8	44.2	45.2	48.0	52.7	40.2	39.9	40.0	43.3	39.8
20	53.0	13.8	39.3	45.3	47.5	50.0	48.0	46.0	46.0	47.0	46.1	34.6	42.7	46.0	36.0
21	54.0	26.0	27.1	42.6	.....	50.1	59.3	57.5	55.5	54.3	39.8	34.7	42.0	42.2	34.9
22	53.7	36.5	29.5	22.8	27.0	26.3	28.5	30.0	35.3	35.9	42.5	37.7	38.3	46.0	36.5
23	51.0	45.3	31.7	32.2	34.5	33.1	37.6	34.0	35.5	37.3	38.7	39.0	38.3	36.6	39.5
24	43.5	42.7	32.4	35.2	43.3	52.4	41.8	40.5	42.7	46.5	35.6	40.3	33.3	37.8	39.8
25	46.3	38.3	46.0	57.6	66.2	62.7	53.7	51.5	47.2	43.7	42.5	37.2	36.7	42.5	38.8
26	49.0	38.3	37.5	44.8	54.0	58.9	56.7	52.3	58.3	57.8	37.8	38.1	41.7	42.8	35.0
27	51.0	45.5	45.3	.....	45.7	48.3	45.2	49.0	48.0	51.8	41.8	36.8	41.7	43.3	36.6
28	49.0	43.5	44.2	37.3	.....	46.1	41.7	42.3	39.7	48.9	42.0	39.1	41.7	42.8	34.3
29	52.0	39.0	43.5	49.3	51.0	46.1	47.8	46.0	48.0	54.4	39.8	36.7	40.7	43.0	36.2
30	55.0	35.7	44.9	58.3	58.3	59.4	61.8	56.7	47.5	59.1	41.1	38.7	40.7	50.1	37.0
	50.8	30.8	36.3	35.7	39.0	42.1	41.6	40.4	41.2	44.2	37.9	35.4	37.3	40.0	35.6

XIII.—MAI 1872.—TEMPÉRATURE moyenne de chaque jour, corrigée pour la variation diurne à

Jour.	Pont de Spence.	Winnipeg.	Petit Courant.	Gravenhurst.	Stayner.	Woodstock.	Havre de Fitzroy.	Brockville.	Huntingdon.	Montréal.	Halifax.	Sydney.	St. Jean, N.B.	Frédéricton.	St. Jean, Terrebonne.
1	55.2	35.5	52.6	49.9	54.3	58.3	58.7	56.0	60.3	61.6	43.7	40.9	39.7	49.6	39.7
2	68.8	46.2	39.3	40.9	40.5	43.3	.....	49.2	55.7	55.7	46.1	45.7	44.0	51.9	42.3
3	54.7	45.5	35.3	35.3	36.8	38.3	46.4	44.2	49.5	51.6	49.4	50.5	44.7	47.6	50.7
4	45.3	56.0	41.5	34.6	35.0	40.1	44.1	42.0	48.3	54.0	44.4	46.0	43.7	48.4	47.8
5	51.5	43.0	47.6	44.6	.....	44.8	45.7	44.5	43.2	51.3	44.7	42.0	41.7	40.2	43.3
6	52.5	35.5	51.8	54.8	51.2	64.7	55.1	50.8	49.2	57.1	37.9	38.6	42.0	42.4	42.0
7	57.0	35.5	52.4	60.0	56.2	69.6	62.3	54.7	62.5	68.6	38.8	35.4	48.0	51.3	40.2
8	55.5	35.3	42.0	52.5	54.5	59.3	55.2	52.5	57.5	62.5	49.8	41.4	48.0	51.3	40.2
9	57.5	36.5	42.1	51.0	52.5	66.4	64.8	61.5	69.8	66.3	43.6	38.5	45.3	43.6	34.7
10	58.7	41.0	47.0	51.3	51.0	51.8	55.6	52.0	54.8	55.5	43.7	35.5	42.7	43.6	31.0
11	63.8	44.7	47.0	66.7	54.5	61.3	64.2	62.7	65.0	61.0	40.3	45.1	42.0	47.5	33.7
12	62.0	50.3	42.0	45.5	.....	46.9	53.4	47.5	56.8	61.7	47.1	42.9	42.3	49.6	37.4
13	56.5	55.7	43.4	40.8	38.5	46.3	49.4	44.0	47.3	54.9	51.0	37.8	51.0	52.0	33.9
14	62.0	56.2	42.0	45.6	43.5	51.2	52.0	51.7	53.0	57.0	41.9	35.3	47.0	49.8	34.5
15	64.5	56.3	52.4	46.4	47.3	53.4	54.2	54.5	55.5	55.8	46.8	41.6	46.7	49.5	39.5
16	67.7	59.2	51.4	49.2	45.8	52.4	51.0	49.5	52.0	57.7	41.9	40.3	39.0	42.0	43.4
17	68.3	46.7	52.0	54.3	51.0	52.3	55.6	54.0	53.0	60.3	37.8	35.1	42.0	43.6	38.4
18	71.0	44.7	53.3	61.7	59.8	54.5	62.4	59.2	56.0	62.7	45.7	41.1	43.3	53.1	42.1
19	64.5	51.0	50.9	52.8	.....	55.5	60.2	52.8	59.0	61.9	52.0	48.2	48.0	60.2	47.2
20	68.5	47.5	48.8	52.7	52.5	53.3	60.5	52.3	60.2	60.1	47.2	41.6	51.3	49.9	51.0
21	71.0	49.0	50.1	49.4	51.5	52.4	58.4	54.0	.....	68.4	47.5	44.9	47.7	51.3	48.8
22	72.5	48.7	54.0	53.6	50.8	50.6	62.5	60.5	63.5	65.5	49.0	43.9	47.7	55.0	41.8
23	73.7	51.2	58.0	52.1	61.0	57.0	58.5	56.5	57.0	55.0	41.6	43.1	48.3	51.6	36.3
24	63.8	58.2	49.1	57.2	57.7	56.6	59.9	56.5	57.3	56.6	50.4	50.7	51.7	50.0	43.0
25	59.0	57.0	47.5	44.5	50.3	55.0	55.5	52.7	58.0	56.3	50.1	46.5	50.0	49.4	42.7
26	57.5	51.5	51.1	55.8	.....	57.5	60.4	55.3	57.5	61.3	58.0	50.7	51.7	59.9	49.0
27	60.7	52.5	51.1	56.4	51.5	58.6	64.0	53.2	56.5	57.8	50.3	51.4	52.7	55.3	53.3
28	61.0	57.5	50.0	45.9	47.0	48.3	56.2	48.5	53.0	55.6	46.8	48.7	48.7	56.2	45.8
29	63.0	57.0	55.0	50.6	46.0	52.7	.....	47.0	51.0	52.3	46.5	53.0	45.3	54.2	63.3
30	69.0	61.0	52.2	55.7	49.0	51.7	58.1	54.0	55.5	56.8	52.1	54.6	50.0	58.7	56.8
31	72.3	62.7	57.4	56.2	53.8	55.4	61.1	60.5	.....	59.6	46.7	47.2	48.0	51.0	59.2
	62.4	49.3	48.7	51.2	49.8	53.5	53.1	52.7	54.6	58.8	46.2	43.5	46.1	50.1	43.8

XIV.—JUN 1872.—TEMPÉRATURE moyenne de chaque jour, corrigée pour la variation diurne à

Jour.	Pont de Spence.	Winnipeg.	Petit Courant.	Gravenhurst.	Stayner.	Woodstock.	Havre de Fitzroy.	Brockville.	Huntingdon.	Montréal.	Halifax.	Sydney.	St. Jean, N. B.	Frédéricton.	St. Jean, Terre-neuve.
1	70.5	62.7	54.8	50.1	52.0	53.9	49.3	46.5	50.0	53.9	49.7	45.2	47.3	53.7	52.7
2	72.0	59.5	58.9	54.4	.....	54.8	54.9	53.5	53.3	59.0	42.9	48.9	44.7	42.7	52.3
3	72.0	57.7	58.2	61.1	61.2	57.1	61.7	56.8	56.2	59.4	45.0	43.5	43.0	45.2	49.2
4	71.2	65.5	56.9	54.0	51.0	53.1	53.0	51.7	53.0	54.1	47.7	41.3	46.0	54.2	45.6
5	71.5	58.8	62.0	56.0	58.0	61.3	63.6	57.5	56.5	63.9	47.8	52.5	50.3	56.0	55.5
6	63.0	65.0	56.9	63.2	64.5	63.7	70.2	64.2	64.2	68.0	50.4	45.4	57.7	55.1	53.7
7	65.5	67.0	54.5	58.4	57.8	61.1	66.6	62.8	64.8	69.0	49.3	42.1	52.0	51.4	48.0
8	72.5	56.3	59.6	56.1	58.8	62.6	63.6	60.2	61.8	62.1	54.4	51.2	53.0	59.2	55.1
9	70.0	65.5	58.3	61.6	.....	66.8	68.8	63.0	65.7	62.9	57.0	45.1	59.0	64.5	57.2
10	64.3	58.5	60.3	62.2	63.8	63.2	63.5	58.5	64.5	63.5	57.8	49.6	52.0	57.8	49.2
11	66.5	52.7	63.2	67.4	69.5	67.9	73.4	63.8	69.5	70.2	59.1	45.8	53.0	61.3	42.7
12	69.7	56.0	59.6	58.1	61.0	68.6	69.2	64.3	67.5	70.0	58.9	44.5	54.3	58.6	42.1
13	72.8	49.3	60.2	57.5	57.0	58.0	63.9	56.5	60.0	61.8	57.2	45.5	60.0	64.5	42.6
14	75.5	53.0	56.5	56.2	55.7	58.8	65.1	57.7	67.0	64.0	55.0	48.8	53.3	59.0	42.0
15	76.7	62.7	60.3	53.5	57.2	58.3	.....	58.2	63.5	65.1	61.2	54.9	54.3	66.6	44.2
16	61.5	66.5	62.3	59.8	.....	59.8	67.4	62.5	64.2	66.8	60.9	59.3	58.3	64.7	53.7
17	63.0	74.5	60.1	63.4	64.5	64.2	71.7	63.5	66.7	70.4	56.3	55.6	61.7	69.3	56.3
18	68.0	68.0	68.5	71.0	.....	66.0	71.8	66.8	68.5	70.5	59.2	58.2	64.3	71.2	47.8
19	61.0	61.0	68.7	74.4	.....	73.0	73.2	69.0	70.0	70.2	59.2	52.2	58.7	70.5	44.3
20	71.5	56.5	73.6	81.1	.....	78.1	83.6	74.0	78.2	76.2	59.9	57.8	55.0	69.7	52.5
21	73.5	64.8	64.4	66.9	.....	73.5	79.7	75.0	80.0	81.4	62.9	64.3	51.3	72.7	57.8
22	72.3	69.7	65.0	64.8	.....	65.0	70.9	69.2	69.0	74.7	63.6	65.0	54.0	72.1	61.2
23	65.0	70.5	65.8	64.4	.....	64.7	72.7	69.5	71.0	74.4	61.6	59.8	58.0	72.0	53.3
24	66.5	70.0	66.3	70.6	65.0	68.0	74.3	67.8	71.3	73.2	59.0	65.9	61.0	71.9	63.3
25	68.2	64.5	71.3	73.5	66.2	67.2	73.1	65.7	70.7	72.7	67.6	62.1	54.7	74.2	59.3
26	64.0	68.8	70.0	71.4	70.0	68.7	75.5	72.3	70.2	73.3	56.7	50.9	57.7	63.2	46.5
27	64.0	73.8	70.6	76.1	72.5	70.7	76.1	69.7	73.0	76.4	57.7	57.4	56.0	68.6	57.2
28	62.3	70.0	74.5	76.7	76.0	73.2	78.1	74.0	76.8	78.5	61.9	59.0	56.0	66.0	61.2
29	62.5	65.5	74.2	72.3	71.8	77.1	81.3	74.5	79.7	81.3	61.3	62.3	57.3	70.7	64.7
30	65.2	65.5	77.1	78.9	.....	78.6	80.3	75.2	79.5	80.7	72.6	65.6	62.7	79.9	67.7
	68.2	63.3	63.8	65.3	62.6	65.3	69.5	64.6	67.0	67.2	57.1	53.3	54.9	63.5	52.6

XV.—JUILLET 1872.—TEMPÉRATURE moyenne de chaque jour, corrigée pour la variation diurne à

Jour.	Pont de Spence.	Winnipeg.	Petit Courant.	Gravenhurst.	Stayner.	Woodstock.	Havre de Fitzroy.	Brockville.	Huntingdon.	Montréal.	Halifax.	Sydney.	St. Jean, N. B.	Frédéricton.	St. Jean, Terre-neuve.
1	74.7	53.4	74.9	78.4	77.8	.....	82.0	75.2	78.3	75.3	72.9	65.5	61.0	68.8	66.3
2	79.0	55.8	76.4	80.0	79.5	.....	79.3	73.5	71.5	70.3	60.6	53.4	62.7	65.2	51.5
3	81.0	57.0	70.0	74.4	76.8	.....	80.5	74.7	78.0	77.2	60.1	54.6	56.0	63.4	59.2
4	81.0	65.7	60.7	67.0	64.5	.....	78.3	70.3	74.8	76.4	67.2	62.8	55.7	70.2	53.5
5	73.0	66.9	65.0	60.8	60.0	.....	70.5	68.2	72.5	73.9	68.1	65.8	55.7	73.4	55.3
6	76.2	72.1	68.9	66.0	62.5	.....	72.8	68.7	70.5	74.5	68.0	67.1	62.0	73.9	67.8
7	75.5	75.9	68.0	69.9	.....	.....	74.3	70.0	70.0	74.9	73.1	68.9	66.0	73.8	59.8
8	80.7	73.3	70.5	70.2	66.2	.....	73.7	69.8	70.0	76.1	68.9	62.8	64.3	69.5	63.5
9	79.0	79.8	74.7	78.5	73.8	.....	80.0	75.5	79.5	78.1	67.2	62.1	60.0	72.1	64.5
10	82.2	76.6	72.8	66.4	70.5	.....	73.8	72.0	74.3	76.0	67.4	65.3	55.0	73.9	68.8
11	83.5	72.2	73.5	70.0	69.2	.....	72.5	72.3	70.5	76.5	70.3	68.0	63.7	74.0	64.2
12	80.0	71.7	72.3	69.7	71.5	.....	69.7	71.0	70.5	76.2	71.7	63.7	62.0	70.7	51.8
13	75.2	79.1	62.0	65.6	68.7	.....	66.1	63.5	63.8	66.2	65.7	59.3	65.0	61.0	58.3
14	72.5	76.4	70.1	70.6	.....	.....	74.8	71.0	70.3	75.0	64.3	59.8	57.7	67.0	59.6
15	77.5	64.0	77.6	81.0	76.2	.....	80.0	76.7	74.5	81.2	65.7	65.3	58.3	71.0	63.3
16	79.0	59.7	73.3	77.5	73.2	.....	80.4	76.5	77.5	82.2	63.8	59.1	63.7	70.8	58.0
17	78.0	56.4	73.0	75.9	72.0	.....	80.0	77.8	79.5	79.8	60.8	58.7	68.7	66.8	56.3
18	80.7	59.6	66.6	70.3	65.7	.....	75.5	71.3	70.0	71.8	61.9	61.6	66.0	70.1	51.2
19	74.7	64.6	60.2	62.7	61.0	.....	70.6	69.0	67.0	73.2	62.3	59.1	60.7	70.0	60.0
20	72.8	63.2	67.4	69.9	66.0	.....	71.7	67.3	67.0	71.4	65.5	61.3	66.3	67.7	56.8
21	66.5	67.6	67.1	63.9	.....	.....	70.0	67.3	66.2	78.0	66.7	64.5	59.3	70.0	57.0
22	70.3	64.2	65.5	61.8	61.5	.....	64.9	65.0	68.7	65.2	64.7	64.0	59.0	62.0	61.3
23	72.2	64.0	62.7	60.8	63.0	.....	65.6	66.0	64.0	68.7	65.9	60.9	61.7	62.6	64.3
24	79.8	66.3	66.3	62.9	60.5	.....	67.8	66.5	63.5	69.0	60.5	63.7	53.3	61.2	62.5
25	73.5	67.6	67.8	70.3	67.2	.....	69.9	68.0	67.3	68.6	63.6	58.9	62.0	63.1	57.8
26	73.5	75.1	64.2	65.6	63.5	.....	64.6	65.5	62.8	93.1	62.0	60.8	58.0	65.0	57.8
27	74.0	76.6	61.9	62.9	63.2	.....	61.9	62.0	59.5	62.7	59.4	54.5	57.7	57.7	57.5
28	69.2	71.6	71.0	70.1	.....	.....	69.2	70.3	62.2	61.0	62.8	57.6	62.0	61.6	55.3
29	65.6	71.4	64.2	67.5	65.3	.....	64.7	64.0	60.5	62.2	57.9	60.2	55.7	62.1	58.6
30	71.0	66.0	63.3	61.6	65.0	.....	65.6	63.0	60.8	65.9	58.7	61.5	57.0	56.5	58.8
31	78.6	60.5	61.1	64.1	64.3	.....	65.0	61.0	60.0	66.0	59.9	61.4	60.0	61.9	57.8
	75.8	67.6	68.1	69.6	67.8	70.9	72.0	70.0	69.2	71.7	64.8	61.7	60.5	67.0	59.3

XVI.—AOUT 1872.—TEMPÉRATURE moyenne de chaque jour, corrigée pour la variation diurne.

Jour.	Pont de Spence.	Winnipeg.	Petit Courant.	Gravenhurst.	Stayner.	Woodstock.	Havre de Fitzroy.	Prockville.	Huntingdon.	Montréal.	Halifax.	Sydney.	St. Jean, N. B.	Frédéricton.	St. Jean, Terre-neuve.
1	81.0	62.7	62.5	63.5	61.0	.....	65.7	63.5	60.8	66.8	62.9	61.3	63.0	63.9	63.5
2	81.5	68.4	59.5	57.3	59.0	.....	64.3	63.5	61.5	66.3	62.0	59.8	57.7	63.8	56.7
3	81.0	66.8	66.5	61.4	61.0	.....	64.3	61.7	62.0	62.0	58.9	56.4	58.0	58.0	56.5
4	76.0	63.9	67.8	61.4	.....	.....	66.2	68.0	66.0	68.6	59.5	55.5	60.0	60.2	53.3
5	72.5	69.5	66.5	67.7	65.0	.....	70.1	68.8	70.0	74.5	61.9	56.2	62.7	65.6	52.0
6	64.5	64.7	69.6	68.6	70.5	.....	73.7	71.5	74.2	76.1	60.4	57.2	58.3	65.0	49.7
7	68.7	65.0	71.4	73.3	77.8	.....	77.4	73.5	75.8	76.3	65.7	60.3	57.0	63.3	51.8
8	74.3	64.9	75.4	74.1	78.0	.....	80.9	76.0	77.0	79.5	66.0	63.5	55.7	72.4	58.0
9	74.7	62.9	74.8	79.6	76.7	.....	81.7	78.3	80.0	81.0	73.3	67.2	58.7	78.7	60.2
10	78.0	63.0	67.0	69.0	69.5	.....	75.2	71.5	72.0	74.1	68.0	73.5	57.7	75.5	70.5
11	80.0	64.6	63.1	67.8	.....	.....	69.3	67.0	66.5	70.2	66.4	65.7	61.0	69.8	65.0
12	82.5	64.9	68.1	69.6	67.5	.....	73.6	71.2	71.5	75.9	65.1	62.5	63.0	69.3	.....
13	83.8	67.2	68.8	70.8	67.5	.....	75.8	71.3	73.5	76.6	63.1	63.8	61.7	66.4	65.2
14	82.0	63.5	68.7	71.0	70.5	.....	77.0	70.5	72.3	73.0	65.6	62.5	66.7	66.7	63.0
15	72.7	72.9	64.5	67.4	65.3	.....	71.4	70.2	73.5	73.5	61.5	57.7	61.3	63.2	53.2
16	70.3	62.4	66.0	70.3	65.0	.....	69.7	68.7	71.8	73.9	66.8	64.4	63.7	66.9	52.2
17	72.2	57.2	73.2	74.2	77.5	.....	75.9	69.5	71.5	72.4	62.4	60.0	60.7	61.5	61.8
18	68.5	62.7	66.1	69.7	.....	.....	71.8	70.5	70.5	75.8	66.3	63.2	63.3	65.1	54.2
19	63.0	70.4	65.6	66.0	71.7	.....	71.0	68.0	70.5	74.3	64.2	60.5	58.0	68.7	54.3
20	65.7	80.3	69.9	72.3	75.2	.....	76.1	70.7	71.0	76.2	65.4	59.0	63.0	65.5	51.0
21	66.5	67.6	73.9	76.9	81.2	.....	78.0	75.0	76.0	79.2	62.8	60.7	56.3	67.9	57.7
22	71.0	71.1	72.9	72.5	75.3	.....	76.7	76.2	72.5	76.1	65.7	63.0	58.0	65.6	60.5
23	69.5	72.6	65.5	64.4	65.5	.....	71.0	70.3	67.3	75.9	70.0	62.2	67.0	69.6	65.5
24	67.0	72.5	71.8	67.6	68.5	.....	74.8	72.2	70.5	73.2	64.4	60.2	61.3	65.5	64.5
25	67.0	66.4	68.0	68.2	.....	.....	73.1	70.5	73.0	76.5	68.1	60.6	60.3	68.9	62.0
26	69.5	63.7	70.1	68.8	68.0	.....	74.0	73.5	71.8	76.1	64.5	55.9	63.0	65.6	56.7
27	72.5	60.5	68.6	63.0	64.0	.....	66.4	62.8	66.3	70.1	64.1	58.1	56.7	59.7	56.8
28	71.5	60.0	63.2	61.9	65.5	.....	63.0	59.8	61.8	68.3	60.5	59.5	62.0	62.9	53.2
29	75.0	58.6	61.0	64.6	61.5	.....	61.6	65.2	64.0	69.0	60.8	58.5	57.7	59.8	53.5
30	73.8	68.2	60.8	48.9	56.0	.....	51.8	52.2	54.3	56.9	59.1	55.6	55.7	54.5	56.2
31	71.0	70.7	64.1	55.5	61.0	.....	59.2	55.3	56.0	57.0	62.2	60.0	56.0	53.0	54.8
	73.3	66.1	67.6	68.1	66.6	70.5	71.2	69.1	69.2	72.5	64.1	60.8	60.2	65.4	57.9

XVII.—MOYENNE des nuages pour chaque mois et année aux différentes stations en Canada, de septembre 1871, à août 1872, inclusivement.

		1871.				1872.							Année.	
		Septembre.	Octobre.	Novembre.	Décembre.	Janvier.	Février.	Mars.	Avril.	Mai.	Juin.	Juillet.		Août.
<i>Ontario.</i>														
District O. et S.O.	Windsor	47	32	68	76	77	52	48	60	55	47	49	49	55
	London	41	50	72	83	71	53	58	56	57	45	44	47	....
	Woodstock	41	50	72	83	71	53	58	47	57	48	....	48	48
	Simcoe	64	75	87	87	82	59	51	50	46	47	45	48	62
	Hamilton	42	61	69	75	75	51	56	56	54	49	46	53	57
	Moyenne du district	49	54	74	81	76	55	54	54	54	75	46	49	60
District N. et N.O.	Petit Courant	45	68	65	75	61	41	40	49	51	31	47	43	51
	Pointe Clark	54	62	80	90	82	46	60	49	51	42	50	48	59
	Stratford	49	58	71	85	70	48	49	48	50	36	46	49	55
	Kincardine	34	56	75	92	81	41	46	39	37	21	29	29	48
	Goderich	48	57	85	93	82	52	56	48	56	48	41	47	59
	Stayner	39	31	64	78	....	40	39	30	39	27	33	30	53
	Gravenhurst	36	58	65	77	66	45	45	49	56	41	45	51	53
	Barrie	45	58	75	87	82	58	49	48	55	42	45	47	58
Gwillimbury Nord	42	67	79	89	73	53	52	50	52	44	47	57	59	
Moyenne du district	43	57	55	85	75	47	48	46	50	37	43	45	53	
Toronto*	56	68	77	81	82	52	54	54	54	51	50	56	61	
District E. et N.E.	Cornwall	39	61	68	67	73	46	49	54	67	61	49	62	58
	Peterborough	41	64	68	74	73	56	56	64	65	68	60	58	62
	Belleville	43	64	60	69	70	47	35	45	55	40	40	48	51
	Brockville .....	....	....	70	79	72	48	59	52	55	49	41	51	....
	Havre de Fitzroy	42	63	....	....	58	42	43	46	56	44	42	46	....
	Pembroke	54	76	77	77	71	....	60	60	71	60	50	60	....
	Ottawa .....	....	....	....	....	....	....	....	61	68	61	55	58	....
Moyenne du district	44	66	69	73	70	48	50	55	62	64	48	55	59	
Moyenne pour Ontario	48	61	74	80	76	51	51	52	54	57	47	51	59	
Québec.	Huntingdon	43	49	64	58	55	31	44	36	52	49	39	44	47
	Montréal	34	52	56	60	49	23	41	39	39	38	32	32	42
	Richmond .....	....	72	73	78	71	48	60	48	58	54	48	45	....
	Québec	47	70	62	68	64	57	55	61	63	49	56	50	58
	Moyenne pour Québec	41	61	64	66	60	41	50	46	53	47	44	43	51
Nouv.- Bruns- wick.	St. Jean	54	65	58	52	55	49	55	62	74	73	56	71	60
	Rivière à l'Achigan	27	65	58	53	55	50	54	56	74	59	53	54	56
	Frédéricton .....	....	....	....	60	57	50	54	57	75	62	57	57	....
	Bathurst .....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	61	52	....	....
	Moyenne pour le Nouv.-Bruns..	50	65	58	55	56	50	54	58	74	65	57	59	58

* Toronto a été choisi pour représenter le district central d'Ontario.

XVII.—MOYENNE des nuages pour chaque mois et année aux différentes stations en Canada, de septembre 1871, à août 1872, inclusivement.—
Suite.

		1871.				1872.								Année.
		Septembre.	Octobre.	Novembre.	Décembre.	Janvier.	Février.	Mars.	Avril.	Mai.	Jun.	Juillet.	Août.	
<i>Nouvelle-Ecosse.—Suite.</i>														
Nouvelle-Ecosse.	Halifax	48	52	70	67	60	58	58	58	75	72	51	66	61
	Glace Bay	57	72	76	74	73	57	67	68	80	71	55	63	68
	Pictou	54	63	84	70	68	65	69	67	83	71	59	66	68
	Sydney	53	72	75	69	66	56	59	67	75	70	50	60	64
	Windsor	38	59	71	75	64	64	59	54	71	66	48	63	61
	Yarmouth	54	64	76	82	81	62	70	57	.....	.....	.....	.....	.....
	Wolfville	46	62	68	75	66	64	64	60	70	65	52	.....	.....
	Liverpool	45	53	60	67	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Digby	39	47	71	76	69	51	62	49	60	54	40	53	56	
Moyenne pour la Nouvelle-Ecosse.		48	60	72	73	68	60	64	60	73	67	51	62	63
<i>Manitoba.</i>														
Winnipeg .....		.....	61	55	48	46	51	47	59	65	43	43	31	.....
Collège de St. Jean .....		.....	.....	.....	.....	.....	.....	50	61	61	49	.....	.....	.....
<i>Colombie Britannique.</i>														
Pont de Spence .....		.....	.....	.....	.....	53	54	41	45	45	46	37	43	.....
<i>Terreneuve.</i>														
St. Jean		61	77	71	62	61	65	71	68	69	63	54	54	65

XVIII.—QUANTITÉS DE PLUIE tombées par mois et par année, aux différentes stations d'observation en Canada, depuis septembre 1871 jusqu'à août 1872, inclusivement.

		1871.				1872.								
		Septembre.	Octobre.	Novembre.	Décembre.	Janvier.	Février.	Mars.	Avril.	Mai.	Juin.	Juillet.	Août.	Année.
<i>Ontario.</i>														
District O. et S. O.	Windsor	0.94	0.71	1.89	0.72	2.34	0.51	0.97	1.45	4.03	1.99	1.85	2.07	19.47
	Stoney Point	1.26	0.62	1.61	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
	Wyoming	1.25	0.90	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
	Glencoe	1.73	0.19	1.35	0.96	0.00	0.86	0.45	1.98	2.96	2.12	2.29	.....	.....
	London .....	.....	.....	.....	.....	.....	R.	Incomplet	0.87	3.81	2.20	0.95	2.55	.....
	Woodstock	1.76	1.04	1.24	0.98	0.25	1.19	0.47	1.47	2.78	2.02	0.78	2.36	16.34
	Plattsville	1.50	0.37	1.45	0.42	0.49	0.50	0.00	1.73	1.46	2.14	0.57	2.96	13.59
	Ingersoll .....	.....	.....	.....	0.68	.....	.....	.....	1.26	3.06	2.64	0.92	1.57	.....
	Simcoe	2.08	1.31	2.37	1.46	1.80	0.81	0.97	0.99	2.95	2.15	0.96	4.99	22.84
	Widder	2.97	1.73	2.07	1.50	0.00	0.60	0.00	2.57	.....	.....	.....	.....	.....
	Ailsa Craig	1.99	0.92	1.90	0.95	.....	.....	.....	.....	.....	3.25	1.59	3.59	.....
Dundas	1.55	1.24	2.70	1.45	0.02	0.70	0.30	1.15	1.99	2.60	3.76	2.44	19.30	
Hamilton	1.37	0.62	3.06	1.28	0.20	R.	R.	0.96	2.03	1.95	4.58	1.71	17.76	
Moyenne du district		1.67	0.88	1.96	1.04	0.57	0.65	0.40	1.44	2.79	2.25	1.83	2.66	18.17
District N. et N. O.	Petit Courant	4.01	3.45	1.17	Compris da Fév.	3.71	0.95	0.00	0.99	3.00	1.59	3.13	1.74	22.78
	Pointe Clark	2.89	3.88	2.84	1.21	0.89	0.95	0.94	3.51	3.87	2.93	3.16	4.59	31.57
	Seaforth	2.00	1.30	1.00	0.00	0.00	0.05	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
	Parkhill	2.31	0.82	1.72	0.35	0.00	0.28	0.42	0.14	3.89	1.94	1.38	3.29	16.54
	Lucan	1.75	0.82	2.00	1.02	0.00	1.16	1.20	1.82	2.36	2.10	1.46	2.72	18.35
	Stratford	1.73	1.35	1.22	0.60	0.09	0.79	0.33	2.18	2.91	1.98	1.67	2.79	17.64
	Kincardine	3.02	1.59	2.79	R.	R.	R.	R.	1.07	3.00	2.97	3.15	2.07	19.66
	Goderich	2.62	0.63	1.67	0.50	0.00	0.68	0.08	1.50	2.74	2.28	1.77	2.17	16.64
	Orillia	1.95	1.78	2.14	R.	R.	R.	R.	0.60	1.38	9.37	7.46	2.13	6.20.5
	Collingwood	2.29	0.63	0.78	.....	.....	.....	.....	0.87	2.87	2.16	2.26	2.32	.....
	Stayner	2.19	0.98	0.98	R.	.....	0.00	0.00	0.99	3.80	2.30	4.86	1.18	17.16
	Gravenhurst	1.75	2.76	2.51	R.	0.00	0.82	0.00	1.23	2.75	2.47	3.98	3.10	22.13
	Barrie	2.10	0.88	1.03	R.	0.00	R.	0.00	1.23	3.53	2.23	3.86	2.37	17.23
Gwillimbury N.	2.02	1.36	1.90	0.50	R.	0.04	0.00	0.56	2.36	2.70	1.86	2.20	15.50	
Georgina	2.07	1.07	1.99	0.62	R.	0.33	0.00	0.61	2.13	2.56	1.86	0.97	14.21	
Moyenne du district		2.31	1.55	1.72	0.37	0.07	0.55	0.23	1.29	3.08	2.43	2.79	2.35	18.74
District Central.	Newmarket	2.47	1.14	1.25	0.88	.....	.....	.....	1.31	3.07	2.23	3.90	2.87	.....
	Thornhill	2.05	0.60	1.91	0.75	0.00	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
	Brampton	1.46	0.58	1.72	0.77	0.00	0.95	0.85	0.81	2.28	1.92	0.88	1.35	13.67
	Toronto	1.29	1.19	2.65	0.94	0.22	0.35	0.70	0.91	1.93	3.17	2.36	2.41	18.03
	Markham	1.69	0.77	2.76	R.	R.	0.53	0.50	1.25	3.22	2.31	2.77	2.16	17.90
	Springfield .....	.....	.....	.....	.....	0.10	.....	.....	0.99	2.06	1.76	0.85	3.38	.....
Niagara	1.34	0.65	3.14	0.16	0.65	0.17	0.44	1.14	0.81	3.73	1.08	1.61	14.92	
Moyenne du district		1.72	0.86	2.24	0.57	0.16	0.49	0.62	1.07	2.23	2.52	1.96	2.29	16.37

XVIII.—QUANTITÉS DE PLUIE tombées par mois et par année, aux différentes stations d'observation en Canada, depuis septembre 1871 jusqu'à août 1872, inclusivement.—*Suite.*

		1871.					1872.							
		Septembre.	Octobre.	Novembre.	Décembre.	Janvier.	Février.	Mars.	Avril.	Mai.	Juin.	Juillet.	Août.	Année.
<i>Ontario.—Suite.</i>														
District N. E. et E.	Oshawa								0.51	2.31	2.32	.....	0.43	.....
	Cornwall	0.51	0.48	0.48	0.13	0.00	0.04	0.02	0.46	2.26	2.41	4.06	2.99	13.78
	Peterborough	2.39	1.49	2.58	0.73	R.	2.96	0.07	0.31	3.53	2.01	1.62	1.91	19.60
	Belleville	1.40	1.77	2.99	0.73	0.00	0.75	0.00	0.96	2.99	2.54	1.80	1.68	17.61
	Brockville			1.21	0.40	0.70	0.74	R.	0.45	3.53	2.34	4.36	4.50	.....
	Havre de Fitzroy	1.26	2.13	1.71	0.31	R.	0.15	R.	0.42	2.75	3.62	2.64	3.29	18.28
	Pembroke	1.41	1.35	2.46	0.45	0.00	0.60	0.00	0.06	4.24	3.61	5.29	3.60	22.41
	Ottawa								0.77	2.49	2.18	2.69	3.08	.....
Moyenne du district		1.39	1.44	1.90	0.46	0.12	0.77	0.01	0.49	3.00	2.63	3.21	2.69	18.11
Moyenne pour Ontario		1.77	1.18	1.96	0.61	0.23	0.62	0.31	1.07	2.78	2.46	2.45	2.51	17.95
<i>Québec.</i>														
	Québec	0.59	6.01	0.68	R.	0.00	R.	0.00	0.87	1.76	1.75	3.64	1.73	17.03
	Huntingdon	1.34	3.17	2.19	1.33	0.00	R.	R.	3.50	2.52	2.11	4.21	4.19	24.56
	Montréal	1.25	3.01	1.67	0.41	0.58	0.09	0.10	0.59	1.87	2.25	3.43	3.32	18.57
	Richmond		4.41	0.20	0.00	0.00	R.	0.06	0.99	2.81	2.83	7.05	7.37	.....
	Danville		2.39	0.64	0.90	R.	0.01	0.00	1.01	3.42	5.90	5.06	7.32	.....
	Murray Bay	3.30	4.16	0.40	0.20	0.00	0.00	0.00	1.23	3.25	1.37	3.94	3.74	21.59
	Carleton		2.57	0.68					0.80	4.21	3.41	3.89	6.08	.....
	Chicoutimi	3.10	3.81							2.30				.....
	Charlesbourg	2.34	6.09							2.60	0.98	5.29	5.48	.....
	Rivière du Loup	2.64	4.67							4.55	2.50			.....
	Lotbinière	2.01	5.04	1.02						1.97	1.67			.....
	Pointe aux Trembles										1.12	3.13	4.30	.....
	Lévis				0.44	0.00	0.00	R.	1.16	2.55	2.64	4.75	3.93	.....
	Cap Rosier	2.18	0.58	0.00	0.35	0.00	R.	0.00	3.38	1.53	3.15	0.86	1.87	13.90
Moyenne pour Québec		2.08	3.83	0.83	0.45	0.07	0.01	0.01	1.50	2.72	2.44	3.93	4.48	22.35
<i>Nouvelle-Ecosse.</i>														
O. et S. O.	Shelburne					2.02	2.67	1.91	4.02	5.95	3.74	2.38	5.23	.....
	Yarmouth	1.56	4.75	4.36	2.04	1.94	1.99	1.10	2.82	6.72	4.00	2.77	.....	.....
	Liverpool	4.65	4.77	4.92	2.56									.....
	Baie Mahone					1.61	1.51	0.92	2.67	3.47	4.54			.....
	Digby						0.72	R.	1.98	4.38		2.78	8.96	.....
Moyenne du district		3.11	4.77	4.64	2.30	1.86	1.72	0.98	2.87	5.13	4.09	2.64	7.09	41.20
Central	Halifax	4.81	4.49	3.21	1.88	2.58	2.40	0.76	2.77	4.44	4.23	2.88	6.82	41.27
	Windsor	4.04	3.77	2.90	3.44	2.19	1.41	0.26	1.83	3.98	3.22	2.10	4.37	33.51
	Truro					2.46	1.91	0.57	2.42	4.97	3.02	4.40	6.71	.....
	Pictou	4.41	3.67	2.06	1.88	1.43	0.99	0.34	1.27	5.61	3.56	4.22	5.23	34.67
	Coll. du Roi, Windsor	4.00	3.48	2.06					2.04	3.74				.....
	Seaforth	3.27	3.34	2.69	2.52	2.11	1.96	0.85	3.49	4.49	4.10	3.71	7.63	40.16
	Beaver Bank	4.86	4.41	3.99	2.32	1.32	1.37	1.23	2.89	2.87	6.05	4.30	5.55	41.16
Wolfville	4.15	3.68	2.50	2.18	1.42	1.20	Imp.	1.59	3.92	2.63	1.94		.....
Moyenne du district		4.22	3.84	2.77	2.37	1.93	1.61	0.67	2.29	4.25	3.83	3.36	6.05	37.19

XVIII.—QUANTITÉS DE PLUIE tombées par mois et par année, aux différentes stations d'observation en Canada, depuis septembre 1871 jusqu'à août 1872, inclusivement.—*Suite.*

	1871.						1872.							
	Septembre.	Octobre.	Novembre.	Décembre.	Janvier.	Février.	Mars.	Avril.	Mai.	Juin.	Juillet.	Août.	Année.	
<i>Nouvelle-Ecosse.—Suite.</i>														
E. et N. E.	Guysborough.....	4.77	2.44	4.35	1.59	3.03	2.76	1.19	2.39	6.31	5.77	4.43	4.18	43.01
	Sydney.....	4.40	4.11	4.75	1.72	3.45	2.75	1.16	2.63	5.24	3.81	2.77	6.37	43.16
	Glance Bay.....	4.80	4.32	3.27	2.84	5.82	3.51	1.37	3.19	7.45	4.06	4.92	7.26	52.81
	Cap Nord.....	3.24	3.27	2.67	0.70	0.45	0.97	0.24	1.36	5.81	3.23	4.24	5.90	32.68
Moyenne du district.....	4.30	3.49	3.76	1.71	3.19	2.50	0.99	2.54	6.20	4.22	4.09	5.93	42.92	
Moyenne pour la N.-Ecosse.	3.88	4.03	3.72	2.13	2.33	1.94	0.88	2.57	5.19	4.05	3.36	7.37	40.44	
<i>N.-Brunswick.</i>														
St. Jean.....	3.25	5.96	2.81	2.56	3.16	0.59	1.40	2.51	8.20	2.93	4.48	6.76	44.55	
Rivière de l'Achigan.....	2.65	3.97	1.49	1.60	2.27	0.20	1.12	0.96	4.94	3.62	3.57	3.97	30.36	
Petersville.....	3.08	6.00	2.13	4.59	0.00	0.08	1.23	0.77	6.46	2.99	.....	.....	.....
Frédéricton.....	.....	.....	.....	1.81	1.65	0.97	1.42	1.21	7.22	3.97	3.77	3.82	.....
Dorchester.....	.....	.....	3.95	1.55	3.55	0.70	1.23	1.74	4.29	5.92	4.99	4.67	.....
Jonction McAdam.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	3.17	4.23	5.07	.....	.....
Bathurst.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	3.16	4.62	.....	.....
Moy. pour le N.-Brunswick	2.99	5.31	3.46	2.41	2.13	0.51	1.28	1.44	6.22	3.77	4.03	4.82	38.37	
<i>Manitoba.</i>														
Winnipeg.....	.....	0.95	0.15	0.00	0.00	0.00	0.25	1.50	3.80	1.62	1.85	7.25	.....
Collège St. Jean.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
<i>Terreneuve.</i>														
St. Jean.....	2.01	7.51	4.47	2.86	2.40	Comp. avec la neige.	2.72	7.89	5.05	6.28	4.84	.....	.....
Havre de Grâce.....	.....	.....	2.00	?	2.36	4.85	0.26	1.34	5.04	3.53	5.00	4.61	.....
<i>Ile du Prince Edouard.</i>														
Charlottetown.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	7.30	4.59	3.02	3.44	4.58	.....

XIX.—QUANTITÉS de pluie tombées par trimestre aux différentes stations d'observation, avec indication des quantités de neige tombées par mois et des quantités totales de pluie et de neige réduite en eau, tombées depuis septembre 1871 jusqu'à août 1872.

	Hauteur en pouces de la pluie tombée par trimestre.					Hauteur en pouces de la neige tombée.										Quantité totale tomb.	
	Sept. à nov. 1871.	Déc. 1871 à fév. 1872.	Mars 1872 à mai 1872.	Juin à août 1872.	Sept. 1871 à août 1872.	1871.			1872.				Total.				
						Oct.	Nov.	Déc.	Janv.	Fév.	Mars.	Avril.		Mai.			
<i>Ontario.</i>																	
District O. et S. O.	Windsor	3.54	3.57	6.45	5.91	19.47	0.0	8.0	26.5	16.5	9.3	16.1	3.0	0.0	79.4	27.41	
	Stoney Point	3.49					0.0	3.0									
	Wyoming																
	Glencoe	3.27	1.32	5.39			0.0	3.0	10.5	13.5	6.0	4.0	3.0	0.0	40.0		
	London				5.70				14.0	13.8	7.4			1.9	0.0		
	Woodstock	4.04	2.42	4.72	5.16	16.34	0.0	7.8	15.2	9.7	8.7	13.6	6.5	0.0	55.5	21.89	
	Plattsville	3.32	1.41	3.19	5.67	13.59	0.0	4.5	15.6	5.5	5.9	3.8		0.0	33.3	17.12	
	Ingersoll				5.13										0.7	0.0	
	Simcoe	5.76	4.07	4.91	8.10	22.84	0.0	15.0	20.5	17.0	11.0	9.0	0.2	0.0	72.7	30.11	
	Widder	6.77	2.10				0.0	6.0	15.5	10.0	6.0			0.0			
Ailsa Craig	4.81			8.43			S.	10.0	17.0								
Dundas	5.49	2.17	3.44	8.20	19.30	0.0	7.0	12.5	15.0	13.0	16.0	1.0	0.0	64.5	25.75		
Hamilton	5.05	1.48	2.99	8.29	17.76	S.	8.8	12.5	8.0	15.8	17.6	0.3	3.8	63.0	24.06		
Moyenne du district	4.55	2.38	4.44	6.73	18.10	S.	7.3	16.0	12.1	9.2	11.4	1.1	1.8	57.1	23.81		
District N. et N. O.	Petit Courant	8.63	3.71	3.99	6.46	22.99	3.5	Included in rain.				27.7	6.6	0.0			
	Pointe Clark	9.61	2.96	8.32	10.68	31.57	0.0	17.6	38.0	23.5	11.5	15.9	3.0	0.1	109.6	42.53	
	Seaford	4.30	0.11				0.0	17.0	22.9	3.2	11.0						
	Parkhill	4.85	0.63	4.45	6.61	16.54	0.0	9.5	13.5	1.3	7.0	2.8	3.0	0.0	37.1	20.25	
	Lucan	4.87	2.12	5.38	6.28	18.35	0.0	12.0	38.0	11.5	14.0	9.0	1.0	0.0	85.5	26.90	
	Stratford	4.30	1.48	5.42	6.44	17.64	S.	10.5	49.0	11.5	7.0	19.0	0.3	0.0	96.8	27.32	
	Kincardine	7.40	R.	4.07	8.19	19.66	0.0	11.8	60.0	47.0	21.0	33.4	4.5	0.0	167.7		
	Goderich	4.92	1.18	4.32	6.22	16.64	S.	0.6	38.0	13.5	7.5	9.5	1.0	0.0	70.1	23.65	
	Orillia	5.87	R.	4.90	9.75	20.52	S.	16.5	25.0	35.5	12.5	9.3	6.0	0.0	104.8	31.00	
	Collingwood	3.70			6.74			S.	30.0		8.8			11.0	0.0		
Stayner	4.15	R.	4.67	8.34	17.16	0.0	27.0	68.0			0.0	20.0	16.0	0.0			
Gravenhurst	7.02	0.82	4.74	9.55	22.13	0.0	5.0	15.0	43.3	27.8	10.0	16.6	2.5	0.0	111.2	33.25	
Barrie	4.01	R.	4.76	8.46	17.25	0.5	14.0	33.5	18.1	6.8	0.5	12.8	0.0	86.2	25.85		
Gwillimbury N.	5.28	0.54	2.92	6.76	15.30	S.	13.5	30.0	16.0	12.0	13.0	7.0	0.0	91.5	24.65		
Georgina	5.14	0.93	2.74	5.39	14.21	S.	16.4	31.2	8.8	5.0	11.5	14.0	0.0	86.9	22.90		
Moyenne du district	5.58	1.05	4.67	7.59	18.87	0.3	14.8	37.0	17.4	9.6	14.5	6.3	1.8	99.4	28.86		
District Central.	Newmarket	4.86			9.60		0.0	10.4	39.5				1.8	0.0			
	Thornhill	4.55					0.0	6.0	22.0	8.0							
	Brampton	3.98	1.60	3.93	4.16	13.67	0.0	4.0	8.5	8.5	6.5	10.5	S.	0.0	38.0	17.47	
	Toronto	5.12	1.51	3.54	7.85	18.03	0.0	4.5	14.0	3.9	7.3	16.3	0.7	0.0	46.9	22.72	
	Markham	5.22	4.63	4.97	7.18	17.90	0.0	8.0	17.0	10.5	7.8	18.5	2.5	0.0	64.3	24.33	
	Springfield				5.99					10.0				0.1	0.0		
	Niagara	5.12	0.98	2.39	6.42	14.62	0.0	7.0	8.0	3.5	10.5	0.9	0.0	0.0	29.9	17.91	
	Moyenne du district	4.81	2.16	3.71	6.77	17.45	0.0	6.7	18.2	7.4	8.0	11.6	1.3	0.0	53.2	22.77	
Dist N. E. et E.	Oshawa															0.0	
	Cornwall	1.47	0.17	2.68	9.46	13.78	S.	0.8	4.2	1.3	19.0	18.0	9.9	0.0	53.2	19.10	
	Peterborough	6.46	3.69	3.91	5.54	19.60	S.	10.3	25.4		15.4	4.7	14.5	0.0			
	Belleville	6.96	1.48	3.95	6.02	17.61	0.0	8.1	29.4	19.9	24.0	22.1	4.8	0.0	108.3	28.44	
	Brockville		1.84	3.98	11.23		0.0	9.3	33.5	11.0	15.0	13.5	2.0	0.0	89.3		
	Fitzroy Harbor	5.10	0.46	3.17	9.55	18.28	S.	4.3	23.3	11.5	17.8	15.5	12.6	0.0	84.5	26.73	
	Pembroke	5.22	0.45	4.24	12.50	22.41	0.3	11.6	31.6	12.6		7.5	8.1	0.0			
	Ottawa				7.95								10.8	0.0			
Moyenne du district	5.04	1.35	3.66	8.89	18.94	0.1	7.4	25.4	11.2	18.2	13.5	7.8	0.0	83.6	27.30		
Moyenne pour Ontario	4.96	1.73	4.12	7.49	18.33	0.1	9.1	24.1	12.0	11.3	12.7	4.1	1.8	73.5	25.66		

XIX.—QUANTITÉ de pluie tombées par trimestre aux différentes stations, etc.—*Suite.*

	Hauteur en pouces de la pluie tombée par trimestre.					Hauteur en pouces de la neige tombée.									Quantité totale tombée.	
	Sept. à Nov., 1871.	Déc., 1871, à Fév., 1872.	Mars à Mai, 1872.	Juin à Août, 1872.	Total.	1871.			1872.							
						Oct.	Nov.	Déc.	Janv.	Fév.	Mars.	Avril.	Mai.	Total.		
<i>Québec.</i>																
Québec	7.28	P. 2.63	7.12	17.03	4.0	9.5	29.5	17.0	20.0	14.0	11.7	0.0	105.0	27.53		
Huntingdon	6.70	1.33	6.02	10.51	24.56	N.	5.5	20.6	6.5	24.3	18.9	4.0	0.0	79.8	32.54	
Montréal	5.93	1.08	2.55	9.00	18.57	0.2	9.2	26.8	13.6	31.8	29.2	8.3	0.0	119.1	30.40	
Richmond		P. 3.80	17.25		0.0		7.5	22.0	11.0	17.3	22.5	7.5	0.0	87.8		
Danville		3.91	4.43	18.28		1.0	7.3	15.8	11.4	16.0	15.6	7.2	0.0	74.3		
Murray Bay	7.86	0.29	4.48	9.05	21.59	3.3	8.9	16.5	8.5	12.2	3.6	3.5	0.0	56.5	27.24	
Carleton				13.38		1.3						0.0	0.0			
Chicoutimi													0.0			
Charlesbourg				9.75		N.										
Rivière du Loup						1.0							N.			
Jotbinière	8.07															
Pointe aux Trembles				8.55		3.0										
Lévis		0.44	3.71	11.32				21.2	9.0	35.5	12.9	3.0				
Cap Rosier	2.76	0.35	4.91	5.88	13.90	0.0	4.2	14.0	21.4	63.0	34.5	14.1	3.0	154.6	29.36	
Moyenne pour Québec	6.43	0.54	4.07	10.92	21.96	1.3	7.4	20.8	12.3	27.5	18.9	6.6	0.3	95.1	31.47	
<i>Nouvelle-Ecosse.</i>																
District. N. et S. O.	(Shelburne		11.88	11.35		N.				N.	37.0	0.3	N.			
	Yarmouth	10.67	5.97	10.64		N.	8.6	16.5	6.8	1.1	32.5	1.8	0.0	67.3		
	Liverpool	14.34				0.0	4.5	17.8								
	Baie Mahone		7.06						12.7	12.0	55.5	N.	N.			
	Digby			6.36		N.	5.5	34.0	13.0	22.0	40.0	1.0	N.	115.5		
Moyenné du district		12.50	5.97	9.86	8.87	37.20	N.	6.2	22.8	10.8	8.8	41.3	0.8	N.	90.7	46.27
<i>Nouvelle-Ecosse.</i>																
District Central.	Halifax	12.51	6.86	7.97	13.93	41.27	0.0	10.0	24.8	13.1	19.3	43.0	0.8	N.	111.0	53.50
	Windsor	10.71	7.04	6.07	9.69	33.51	0.0	3.0	12.2	10.6	14.8	44.3	5.0	0.0	90.2	42.53
	Truro		7.96	14.13						9.5	17.2	62.0	4.0	0.0		
	Pictou	10.14	4.30	7.22	13.01	34.07	0.4	7.7	23.0	15.8	30.3	58.2	9.1	0.0	141.5	54.24
	Collège du Roi, Windsor	9.55														
	Seaforth	9.30	6.59	8.83	15.44	10.16	0.0	3.8	19.0	6.4	7.5	40.7	N.	0.0	76.2	47.78
	Beaver Bank	13.26	5.01	6.99	15.90	41.16	0.0	1.5	15.0	2.0	11.5		4.0	0.0		
	Wolfville	10.33	4.80				0.0	2.7	17.9	14.9	13.0	40.0	1.0	0.0	89.7	
Moyenne du district		10.83	5.77	7.51	13.68	37.79	0.1	4.8	18.7	10.3	16.2	48.1	2.6	N.	100.8	47.87
<i>Nouvelle-Ecosse.</i>																
District. E. et N. E.	Guysborough	11.36	7.38	9.89	14.38	43.10	0.0	16.5	27.0	11.5	15.0	58.5	4.5	1.0	134.0	56.41
	Sydney	13.26	7.92	9.03	12.95	43.16	N.	7.8	35.2	19.2	23.0	42.8	5.0	0.0	133.0	57.44
	Glace Bay	12.39	12.17	12.01	16.24	52.81	0.2	8.8	33.5	18.5	23.3	43.5	11.3	N.	138.1	66.00
	Cap Nord	9.18	2.12	8.01	13.37	32.68	0.0	18.0	27.5	14.2	18.0	62.0	7.0	0.0	146.7	47.35
Moyenne du district		11.55	7.49	9.74	14.23	42.92	0.1	12.8	30.8	15.9	19.8	51.4	7.0	0.2	138.0	56.80
Moyenne pour la N.-Ecosse		11.63	6.38	9.04	12.26	39.31	0.1	7.9	24.1	12.3	14.9	46.9	3.5	0.1	109.8	50.29

XIX—QUANTITÉS de pluie tombées par trimestre aux différentes stations, etc.—*Suite.*

	Hauteur en pouces de la pluie tomb. par trimestre.					Hauteur en pouces de la neige tombée.									Quantité totale tombée.
	Sept. à Nov., 1871.	Déc., 1871., à Fév., 1872.	Mars à Mai 1872.	Juin à Aout, 1872.	Total.	1871.			1872.						
						Oct.	Nov.	Déc.	Jan.	Fév.	Mars.	Avril.	Mai.	Total.	
<i>Nouveau-Brunswick.</i>															
St. Jean.....	12·02	6·25	12·11	14·17	44·55	0·2	5·7	19·8	23·3	13·9	34·5	1·4	0·0	98·8	69·19
Rivière de l'Acigian.....	8·11	4·07	7·02	11·16	30·36	4·8	22·4	16·1	23·4	29·2	18·6	8·7	0·0	123·2	42·73
Petersville.....	11·21	4·67	8·48	.....	.....	S.	6·0	18·0	34·0	19·2	46·0	8·0	0·0	131·2	.....
Fredéricton.....	4·43	9·85	11·56	.....	.....	.....	13·5	30·2	18·8	32·8	5·5	S.	.....	.....	.....
Dorchester.....	5·80	7·26	15·58	.....	.....	.....	4·2	13·7	15·2	23·0	45·3	7·0	S.	108·2	.....
McAdam Junction.....	.....	.....	13·47	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Bathurst.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Moyen, pour le N.-Brunswick	10·35	5·04	8·94	12·99	37·32	1·7	12·8	16·2	25·2	20·8	35·4	6·1	S.	118·2	49·14
<i>Manitoba</i>															
Winnipeg.....	.....	0·00	5·55	10·72	.....	0·9	11·5	8·9	5·0	4·8	16·3	39·2	0·0	86·6	.....
Collège St. Jean.....	.....	.....	6·64	14·13	.....	.....	.....	.....	.....	.....	15·3	17·5	S.	.....	.....
<i>Colombie Britannique.</i>															
Pont Spence.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	7·0	9·0	0·0	S.	0·0	.....	.....	.....
<i>Terreneuve.</i>															
St. Jean.....	13·09	.....	.....	16·17	.....	0·8	3·5	.....	7·0	26·2	73·7	9·6	3·4	.....	.....
Hâvre de Grâce.....	.....	6·64	14·13	.....	.....	.....	5·0	.....	15·0	25·8	67·2	12·5	7·3	.....	.....
<i>Ile du Prince-Edouard.</i>															
Charlottetown.....	.....	.....	.....	11·04	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	8·0	S.	.....	.....

XX.—NOMBRE de jours de pluie pendant chaque mois et chaque année aux stations mentionnées dans le tableau XVIII.

		1871.				1872.								Année.
		Septembre.	Octobre.	Novembre.	Décembre.	Janvier.	Février.	Mars.	Avril.	Mai.	Juin.	Juillet.	Août.	
<i>Ontario.</i>														
District O. et S. O.	Windsor	3	4	4	3	1	3	4	9	13	6	10	10	70
	Stoney Point	4	5	5	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
	Wyoming	5	3	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
	Glencee	6	2	5	3	0	4	1	5	10	6	6	.....	.....
	London .....	.....	.....	.....	4	1	3	.....	8	15	12	10	13	.....
	Woodstock	7	9	9	5	2	4	2	10	17	10	9	13	97
	Plattsville	8	4	7	3	1	1	0	7	13	8	6	10	68
	Ingersoll .....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	8	11	7	5	10	.....
	Simcoe	8	7	8	5	1	2	4	6	14	12	7	8	82
	Widder	9	6	6	3	0	3	0	6	.....	.....	.....	.....	.....
	Ailsa Craig	6	3	7	5	.....	.....	.....	.....	.....	7	5	8	.....
Dundas	6	5	5	3	1	3	1	8	10	7	10	7	66	
Hamilton	6	6	6	5	3	4	5	8	13	8	12	15	91	
Moyenne du district		6.2	4.9	6.2	3.9	1.1	3.0	2.1	7.5	12.9	8.3	8.0	10.4	74.5
District N. et N. O.	Petit Courant	4	5	3	.....	.....	.....	0	2	10	7	9	8	.....
	Pointe Clark	12	13	9	4	2	4	3	9	12	8	9	15	100
	Seaforth	8	7	5	3	0	2	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
	Parkhill	6	4	4	3	0	4	2	4	9	6	4	6	52
	Lucan	4	5	8	4	0	3	2	6	7	4	4	10	57
	Stratford	8	6	5	3	2	3	1	7	12	8	9	8	72
	Kincardine	9	8	7	4	1	4	2	7	11	9	11	8	71
	Goderich	9	8	7	2	0	3	1	9	13	9	11	13	85
	Orillia	9	13	5	1	1	1	1	8	12	6	10	9	76
	Collingwood	9	7	3	.....	3	.....	.....	2	9	5	10	9	.....
	Stayner	10	3	3	1	.....	0	0	4	8	5	7	8	.....
Gravenhurst	9	13	5	1	0	3	0	6	13	4	12	8	74	
Barrie	7	10	3	2	0	3	0	5	13	8	9	10	70	
Nord Gwillimbury	7	8	3	1	2	2	0	5	8	8	10	9	63	
Georgina	14	11	9	4	3	3	0	9	15	11	10	15	104	
Moyenne du district		8.3	8.1	5.3	2.5	1.1	2.7	0.9	5.9	10.9	7.0	8.9	9.7	71.3
District Central.	Newmarket	9	10	6	6	.....	.....	.....	7	15	13	9	15	.....
	Thornhill	2	2	2	1	0	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
	Brampton	7	9	5	4	0	5	2	6	11	5	9	9	72
	Toronto	8	13	10	4	5	5	2	9	14	8	13	19	110
	Markham	9	11	4	3	1	3	3	8	13	14	6	7	82
	Springfield .....	.....	.....	.....	.....	2	.....	.....	10	13	8	7	12	.....
Niagara	7	10	9	4	2	2	3	.....	12	10	7	6	.....
Moyenne du district		7.0	9.2	6.0	3.7	1.7	3.8	2.5	8.0	13.0	9.7	8.5	11.3	84.4

XX.—NOMBRE de jours de pluie pendant chaque mois et chaque année aux stations mentionnées dans le tableau XVIII.—*Suite.*

		1871.				1872.								
		Septembre.	Octobre.	Novembre.	Décembre.	Janvier.	Février.	Mars.	Avril.	Mai.	Juin.	Juillet.	Août.	Année.
<i>Ontario.—Suite.</i>														
District N.-E. et E.	Oshawa								4	9	8		3	
	Cornwall	5	4	5	1	0	1	1	6	15	17	15	13	81
	Peterborough	9	8	6	4	1	3	1	4	12	8	9	10	77
	Belleville	8	11	6	3	0	0	0	4	12	9	11	7	76
	Brockville			4	2	1	3	2	3	13	8	12	10	.....
	Havre de Fitzroy	11	14		2	2	3	2	5	14	11	18	11	.....
	Pembroke	10	12	2	1	0	0	0	1	10	7	10	10	63
	Ottawa								5	14	8	14	12	.....
Moyenne du district		8.6	9.8	4.6	2.2	0.7	2.5	1.0	4.0	12.4	9.5	12.7	9.5	77.5
Moyenne pour Ontario		7.5	8.0	5.5	3.1	1.2	3.0	1.6	6.4	12.3	8.6	9.5	10.2	76.9
<i>Québec.</i>														
Québec.	Québec	6	16	3	2	0	1	0	7	14	12	16	12	89
	Huntingdon	5	8	6	4	0	3	1	4	14	8	14	17	84
	Montréal	7	10	6	3	3	2	1	6	16	12	13	16	97
	Richmond		12	2	0	0	1	0	5	13	12	13	13	.....
	Danville		5	1	4	1	1	0	5	13	17	13	11	.....
	Malbaie	9	15	1	2	0	0	0	5	12	9	13	12	78
	Carleton		10	4					4	12	10	12	16	.....
	Chicoutimi	9	13							10				.....
	Charlesbourg									9	6	11		.....
	Rivière du Loup	14	17							13	9			.....
	Lotbinière	8	14	3						8	5			.....
	Pointe aux Trembles										7	8	4	.....
	Lévis				2	0	0		1	5	12	8	11	15
Cap Rosier	3	3	0	2	0	2	0	6	8	13	11	8	56	
Moyenne pour Québec		7.6	11.2	2.9	2.4	0.5	1.2	0.6	5.2	11.8	9.8	12.3	12.4	77.9
<i>Nouvelle-Ecosse.</i>														
District O. et S. O.	Shelburne					7	7	5	11	17	12	12	9	.....
	Yarmouth	9	8	11	8	7	5	3	9	14	13	9		.....
	Liverpool	8	9	10	8									.....
	Baie Mahone					5	6	1	8	11	14			.....
	Digby	8	9	8	5	5	4	1	6	14	16	14	15	105
Moyenne du district		8.3	8.7	9.7	7.0	6.0	5.5	2.5	8.5	14.0	13.8	11.7	12.0	107.7
District Central.	Halifax	8	8	9	8	7	4	1	7	17	19	15	15	118
	Windsor	11	12	8	5	7	7	1	4	14	15	9	15	108
	Truro					7	5	2	8	18	19	12	13	.....
	Pictou	12	14	7	4	7	6	1	8	16	14	13	15	117
	Collège du Roi, Windsor	9	9	3				1	16	19				.....
	Seaforth	11	11	10	5	7	4	1	10	18	19	10	15	125
	Beaver Bank	8	11	8	6	6	3	1	7	11	13	11	10	95
Wolfville	11	12	7	6	8	3	1	8	12	13	8		.....
Moyenne du district		10.0	11.0	7.4	6.3	7.0	4.6	1.1	7.8	15.6	16.0	11.1	13.8	111.7

XX.—NOMBRE de jours de pluie pendant chaque mois et pendant l'année, aux différentes stations d'observation et compris dans le tableau XVIII.—*Suite.*

		1871.							1872.							
		Septembre.	Octobre.	Novembre.	Décembre.	Janvier.	Février.	Mars.	Avril.	Mai.	Juin.	Juillet.	Août.	e		
<i>Nouvelle-Ecosse.—Suite.</i>																
District: E. et N.E.	(Guysborough	12	11	9	9	9	6	1	12	13	19	15	17	133		
	Sydney	14	19	12	8	11	5	2	9	21	14	19	16	150		
	Glace Bay	15	17	10	9	9	4	2	8	20	13	16	15	138		
	Cap Nord	12	16	8	1	4	5	2	10	21	8	13	14	114		
	Moyenne du district.....	13.3	15.7	9.8	6.7	8.2	5.0	1.8	9.8	18.8	13.5	15.7	15.5	133.8		
Moyenne pour la N.-Ecosse.....		10.5	11.8	9.0	6.7	7.1	5.0	1.8	8.7	16.1	14.4	12.8	13.8	117.7		
<i>N.-Brunswick.</i>																
Nouveaux: Brunswick.	St. Jean	10	13	6	6	5	2	3	13	22	12	15	13	120		
	Rivière de l'Achigan.....	14	15	7	4	5	2	2	11	16	15	15	14	119		
	Petersville	7	11	4	2	0	2	2	4	13	10					
	Frédéricton				4	4	3		8	15	11	14	16			
	Dorchester			6	5	8	2		10	13	15	7	12			
	Jonction McAdam										9	9	11			
Bathurst											12	7				
Moyenne pour le N.-Brunswick.....		10.3	13.0	5.7	4.2	4.4	2.2	2	9.2	16.4	12.0	11.8	12.2	103.6		
<i>Manitoba.</i>																
Winnipeg.....			5	1	0	0	0	1	3	14	9	8	6			
Collège St. Jean.....									3	10	6					
<i>Colombie Britannique.</i>																
Pont de Spence.....						3	6	5	4	4	3	6	5			
<i>Terreneuve.</i>																
St. Jean		13	18	14	18	10	5	1	9	22	16	14	14	154		
Havre de Grâce				13		8	9	2	14	14	15	19	17			
<i>Ile du Prince Edouard.</i>																
Charlottetown.....									15	19	15	14	15			

XXI.—NOMBRE de jours de pluie pendant chaque trimestre, avec indication du nombre de jours de neige, depuis septembre 1871 jusqu'à août 1872, inclusivement

	Nombre de jours de pluie par trimestre.						Nombre de jours de neige.							Total.	
	Sept. à Nov. 1871.	Déc. 1871. Fév. 1872.	Mars à Mai 1872.	Juin à Août 1872.	Total.	1871		1872							
						Oct.	Nov.	Déc.	Janv.	Fév.	Mars.	Avril	Mai		
<i>Ontario.</i>															
District O. et N. O.	Windsor.....	11	7	26	26	70	0	4	11	5	3	9	1	0	33
	Stoney Point.....	14					0	2							
	Wyoming.....														
	Glencoe.....	13	7	16			0	2	4	4	2	3	1	0	16
	London.....		8		35				15	13	8		3	0	
	Woodstock.....	25	11	29	32	97	0	6	18	17	12	17	1	0	71
	Plattsville.....	19	5	20	24	68	0	8	20	3	7	8	1	0	47
	Ingersoll.....			21	22				11			5	4	0	
	Simcoe.....	23	8	24	27	82	0	8	20	7	3	5	1	0	44
	Widder.....	21	6				0	4	11	11	5	7	1	0	39
Ailsa Craig.....	16			20		1	4	12						0	
Dundas.....	16	7	19	24	66	0	5	11	8	4	9	1	0	38	
Hamilton.....	18	12	26	35	91	1	6	8	16	10	20	5	0	66	
Moyenne du district....	17.6	7.9	22.6	27.2	75.3	0.2	4.9	12.8	9.3	6.0	9.2	1.9	0.0	44.3	
District N. et N. O.	Petit Courant.....	12		12	24		1	2			7	2	0		
	Pointe Clark.....	34	10	24	32	100	0	11	16	15	7	14	3	2	68
	Seaforth.....	20	5				6	10	8	5					
	Parkhill.....	14	7	15	16	52	0	7	9	10	5	6	3	0	40
	Lucan.....	17	7	15	18	57	0	4	15	8	4	5	1	0	37
	Stratford.....	19	8	20	23	72	1	8	16	9	6	13	5	2	60
	Kincardine.....	24	9	20	28	71	0	14	19	15	9	17	3	1	78
	Goderich.....	24	5	23	33	85	1	8	20	14	5	10	2	1	61
	Orillia.....	27	3	21	25	76	2	9	21	14	8	13	6	1	74
	Collingwood.....	19			24		1	8		12				3	0
	Stayner.....	16		12	20		0	6	13		0	8	5	0	
Gravenhurst.....	27	4	19	24	74	1	5	19	13	8	12	4	1	63	
Barrie.....	20	5	18	27	70	2	8	16	11	11	10	6	2	66	
Gwillimbury N.....	18	5	13	27	63	1	7	18	10	7	10	4	1	58	
Georgina.....	34	10	24	36	104	1	9	22	12	9	18	7	0	78	
Moyenne du district....	21.7	6.5	18.2	25.8	72.2	1.1	7.7	16.3	11.4	6.2	11.1	3.7	0.7	58.2	
District cent'l.	Newmarket.....	25			37		0	5	26				3	1	
	Thornhill.....	6					0	2	7						
	Brampton.....	21	9	19	23	72	0	6	13	12	8	12	4	0	55
	Toronto.....	31	14	25	40	110	0	12	20	15	9	14	5	0	75
	Markham.....	24	7	24	27	82	0	9	10	10	8	14	4	0	55
	Springfield.....				27					2				2	0
	Niagara.....	26	8		23		0	4	15	7	7	12	0	0	45
Moyenne du district....	22.2	9.5	22.7	29.5	83.9	0.0	6.3	15.2	8.0	8.0	13.0	3.0	0.2	53.7	
Dist't N. et N. E.	Oshawa.....												0	0	
	Cornwall.....	14	2	20	45	81	1	7	5	8	10	11	5	0	47
	Peterborough.....	23	8	19	27	77	2	5	14	16	11	12	5	0	65
	Belleville.....	25	8	16	27	76	0	4	17	10	7	9	2	0	49
	Brockville.....		6	18	30		0	5	14	6	5	14	1	0	45
	Havre de Fitzroy.....		7	21	40		2	3	10	7	9	14	3	0	78
	Pembroke.....	24	1	11	27	63	3	10	23	7		7	1	0	
Ottawa.....				32								5			
Moyenne du district....	21.5	5.3	21.0	32.6	80.4	1.3	5.7	13.8	9.0	8.4	11.2	3.7	0.0	53.1	
Moyenne pour Ontario..	20.7	7.3	21.1	28.8	77.9	0.7	6.1	14.5	9.4	7.2	11.1	3.1	0.3	52.3	

XXI.—NOMBRE de jours de pluie pendant chaque trimestre, avec indication du nombre de jours de neige, depuis sept. 1871 jusq. août 1872, inclus.—*Suite.*

	No. de jours de pluie par trimestre.					Nombre de jours de neige.								Total.	
	Sept. à nov. 1871.	Déc. 1871 à fév. 1872.	Mars à mai 1872.	Juin à août 1872.	Total.	1871			1872						
						Oct.	Nov.	Déc.	Janv.	Fév.	Mars.	Avril	Mai.		
<i>Québec.</i>															
Québec	25	3	21	40	89	2	6	15	9	10	9	8	0	59	
Huntingdon	19	7	19	39	84	1	5	14	12	7	13	4	0	56	
Montréal	23	2	25	41	97	1	8	21	13	8	15	4	0	70	
Richmond .....	.....	1	18	38	.....	0	6	12	9	7	12	6	0	52
Danville .....	.....	6	18	41	.....	1	8	14	9	10	19	6	0	67
Murray Bay	25	2	17	34	78	2	3	11	7	7	7	1	0	43	
Carleton .....	.....	.....	.....	38	.....	2	.....	.....	.....	.....	.....	0	0	.....
Chicoutimi .....	.....	.....	.....	.....	.....	1	.....	.....	.....	.....	.....	.....	0	.....
Charlesbourg .....	.....	.....	.....	.....	.....	4	.....	.....	.....	.....	.....	.....	1	.....
Rivière du Loup .....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	1	.....	.....	.....	.....	.....	0	.....
Lotbinière	25	.....	.....	19	.....	1	1	.....	.....	.....	.....	.....	0	.....
Pointe aux Trembles .....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Lévis .....	.....	2	18	34	.....	.....	7	7	14	11	10	2	0	.....
Cap Rosier	6	4	14	32	56	0	7	3	6	7	6	6	2	37	
Moyenne pour Québec	20.5	4.1	18.8	35.6	79.0	1.4	8.1	12.1	9.9	8.4	11.4	4.1	0.2	55.6	
<i>Nouvelle-Ecosse.</i>															
District O. et S.O.	Shelburne .....	.....	33	33	.....	.....	.....	.....	2	2	15	3	1	.....
	Yarmouth	28	20	26	.....	1	6	11	10	8	16	3	0	55
	Liverpool	27	.....	.....	.....	0	3	13	.....	.....	.....	.....	.....	.....
	Baie Mahone .....	.....	20	.....	.....	.....	.....	9	8	14	4	1	.....	.....
	Digby	25	14	21	45	104	1	7	15	7	12	4	1	54	
Moyenne du district	26.7	17.0	25.0	39.0	107.7	0.7	5.3	13.0	9.3	6.2	14.2	3.5	0.8	53.0	
<i>Nouvelle-Ecosse.</i>															
District Central.	Halifax	25	19	25	49	118	0	13	13	6	8	11	1	3	55
	Windsor	31	19	19	39	108	0	3	8	6	10	12	1	0	40
	Truro .....	.....	28	44	.....	.....	.....	8	8	8	12	3	0	.....
	Pictou	33	17	25	42	117	3	5	8	7	12	11	5	0	51
	Coll. du Roi Windsor	21	.....	30	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	1	1	.....
	Seaforth	32	20	29	44	125	0	6	21	24	10	12	1	0	64
	Beaver Bank	27	15	19	34	95	0	1	6	5	3	9	2	0	26
	Wolfville	30	17	21	0	4	11	9	10	12	3	0	49
Moyenne du district	28.4	17.8	24.5	42.0	112.7	0.5	5.3	11.2	7.9	8.7	11.3	2.1	0.5	47.5	
<i>Nouvelle-Ecosse.</i>															
District E. et N.E.	Guysborough	32	24	26	51	133	0	12	14	7	9	16	3	1	62
	Sydney	45	24	32	49	150	1	9	20	15	8	16	6	0	75
	Glace Bay	42	22	30	44	138	2	11	13	8	8	16	8	2	68
	Cap Nord	36	10	33	35	114	0	4	10	8	3	15	3	0	43
Moyenne du district	38.7	20.0	30.3	44.8	133.8	0.8	9.0	14.2	9.5	7.0	15.7	5.0	0.8	62.0	
Moyenne pour la N.-Ecosse	31.3	18.3	26.6	41.9	118.1	0.7	6.5	12.8	8.9	7.3	13.7	3.5	0.7	54.1	
<i>Nouveau-Brunswick.</i>															
St. Jean	29	13	38	40	120	2	5	17	12	10	10	3	0	59	
Rivière de l'Achigan	36	11	29	43	119	2	13	16	10	11	16	7	0	75	
Petersville	22	4	19	.....	.....	2	2	7	6	5	7	1	0	30
Frédéricton .....	.....	11	26	41	.....	.....	.....	8	9	10	13	1	1	.....

XXI.—NOMBRE de jours de pluie pendant chaque trimestre, avec indication du nombre de jours de neige, depuis sept. 1871, jusq. août 1872, inclus.—*Suite.*

	No. de jours de pluie par trimestre.				Total.	Nombre de jour de neige.						Total.		
	Sept. à nov. 1871.	Déc. 1871 à fév. 1872.	Mars à mai 1872.	Juin à août 1871.		1871			1872					
						Oct.	Nov.	Déc.	Janv.	Fév.	Mars.		Avril.	Mai.
<i>Nouveau-Brunswick.—Suite.</i>														
Dorchester.....	15	27	34	.....	.....	3	8	5	2	12	3	2	.....
Jonction McAdams.....	.....	.....	29	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Bathurst.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Moyenne du N. Brunswick.	29.0	10.8	27.8	37.4	105.0	2.9	5.7	11.2	8.4	7.6	11.6	3.0	0.6	50.1
<i>Manitoba.</i>														
Winnipeg.....	0	18	23	.....	3	8	6	5	8	9	7	0	46
Collège St. Jean.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	8	8	3	.....
<i>Colombie Britannique.</i>														
Pont de Spence.....	.....	13	14	.....	.....	.....	.....	4	6	0	2	0	.....
<i>Terreneuve.</i>														
St. Jean.....	45	33	32	44	154	2	6	7	10	11	22	12	3	73
Havre de Grâce.....	.....	30	51	.....	9	.....	.....	14	13	21	8	2	.....
<i>Ile du Prince-Edouard.</i>														
Charlottetown.....	.....	.....	44	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	4	1	.....

XXII.—HAUTEUR MOYENNE en pouces de l'eau tombée dans les différentes provinces du Canada, depuis septembre 1871 jusqu'à août 1872, avec indication du nombre moyen de jours de pluie pendant la même période.

		1871.				1872.								
		Septembre.	Octobre.	Novembre.	Décembre.	Janvier.	Février.	Mars.	Avril.	Mai.	Juin.	Juillet.	Août.	Année.
Ontario.	District O. et O. S.	1 67	0 88	1 96	1 04	0 57	0 65	0 40	1 44	2 79	2 25	1 83	2 69	18 17
	District N. et N. O.	2 31	1 55	1 72	0 37	0 07	0 55	0 23	1 29	3 08	2 43	2 79	2 35	18 74
	District Central.	1 72	0 86	2 24	0 37	0 16	0 49	0 62	1 07	2 23	2 52	1 96	2 29	16 73
	District N. E. et E.	1 39	1 44	1 90	0 46	0 12	0 77	0 01	0 49	3 00	2 63	3 21	2 69	18 11
Ontario.		1 77	1 18	1 96	0 61	0 23	0 62	0 31	1 07	2 78	2 46	2 44	2 51	17 94
Québec.		2 08	3 83	0 83	0 45	0 07	0 01	0 01	1 50	2 72	2 44	3 93	4 48	22 35
Nouveau-Brunswick.		2 99	5 31	3 46	2 41	2 13	0 51	1 28	1 44	6 22	3 77	4 03	4 82	38 37
N. E. crosse.	District O. et S. O.	3 11	4 77	4 64	2 30	1 86	1 72	0 98	2 87	5 13	4 09	2 64	7 09	41 20
	District Central.	4 22	3 84	2 77	2 37	1 93	1 61	0 67	2 29	4 25	3 83	3 36	6 65	37 19
	District E. et N. E.	4 30	3 49	3 76	1 71	3 19	2 50	0 93	2 54	6 20	4 22	4 09	5 93	42 62
Nouvelle-Ecosse.		3 88	4 03	3 72	2 13	2 33	1 94	0 88	2 57	5 19	4 05	3 36	6 36	40 44

JOURS.

Ontario.	District O. et S. O.	6 2	4 9	6 2	3 9	1 1	3 0	2 1	7 5	12 9	8 3	8 0	10 4	74 5
	District N. et N. O.	8 3	8 1	5 3	2 5	1 1	2 7	0 9	5 9	10 9	7 0	8 9	9 7	71 3
	District Central.	7 0	9 2	6 0	3 7	1 7	3 8	2 5	8 0	13 0	9 7	8 5	11 3	84 4
	District N. E. et E.	8 6	9 8	4 6	2 2	0 7	2 5	1 0	4 0	12 4	9 5	12 7	9 5	77 5
Ontario.		7 5	8 0	5 5	3 1	1 2	3 0	1 6	6 4	12 3	8 6	9 5	10 2	76 9
Québec.		7 6	11 2	2 9	2 4	0 5	1 2	0 6	5 2	11 8	9 8	12 3	12 4	77 9
Nouveau-Brunswick.		10 3	13 0	5 7	4 2	4 4	2 2	2 2	9 2	16 4	12 0	11 8	12 2	103 6
Nlle-Ecosse.	District O. et S. O.	8 3	8 7	9 7	7 0	6 0	5 5	2 5	8 5	14 6	13 8	11 7	12 0	107 7
	District Central.	10 0	11 0	7 4	6 3	7 0	4 6	1 1	7 8	15 6	16 0	11 1	13 8	111 7
	District E. et N. E.	13 3	15 7	9 8	6 7	8 2	5 0	1 8	9 8	18 8	13 5	15 7	15 5	133 8
Nouvelle-Ecosse.		10 5	11 8	9 0	6 7	7 1	5 0	1 8	8 7	16 1	14 4	12 8	13 8	117 7

XXIII.—HAUTEUR MOYENNE de la pluie tombée par trimestre dans les différentes provinces, et hauteur moyenne de la neige tombée par mois et par année, avec indication du nombre moyen de jours où il a plu ou neigé pendant la même période.

	Hauteur en pouces de la pluie tombée par trimestre.				Hauteur en pouces de la neige tombée.							Total.	
	Automne.	Hiver.	Printemps.	Été.	1871.			1872.					
					Octobre.	Novembre.	Décembre.	Janvier.	Février.	Mars.	Avril.		Mai.
Ontario. { District O. et S. O.	4.55	2.38	4.44	6.73	S	7.3	16.0	12.1	9.2	11.4	1.1	S	57.1
Ontario. { District N. et N. O.	5.58	1.03	4.67	7.59	0.3	14.8	37.0	17.4	9.6	14.5	6.3	S	99.9
Ontario. { District Central.	4.81	2.16	3.71	6.77	0.0	6.7	18.2	7.4	8.0	11.6	1.3	S	53.2
Ontario. { District N. et N. E.	5.04	1.35	3.66	8.89	0.1	7.4	25.4	11.2	18.2	13.5	7.8	0.0	83.6
Ontario	4.99	1.73	4.12	7.49	0.1	9.1	24.1	12.0	11.3	12.7	4.1	0.3	73.5
Québec	6.43	0.54	4.07	10.92	1.3	7.4	20.8	12.3	27.5	18.9	6.6	0.3	95.1
Nouveau-Brunswick	10.35	5.04	8.94	12.99	1.7	12.8	16.2	25.2	20.8	35.4	6.1	S	118.2
N.-E. cosse. { District O. et S. O.	12.51	5.97	9.86	8.86	S	6.2	22.8	10.8	8.8	41.3	0.8	S	90.7
N.-E. cosse. { District Central.	10.83	5.77	7.51	13.68	0.1	4.8	18.7	10.3	16.2	48.1	2.6	S	100.8
N.-E. cosse. { District E. et N. E.	11.55	7.40	9.74	14.23	0.1	12.8	30.8	15.9	19.8	51.4	7.0	0.2	138.0
Nouvelle-Ecosse	11.63	6.38	9.04	12.26	0.1	7.9	24.1	12.3	14.9	46.9	3.5	0.1	109.8

JOURS.

Ontario. { District O. et S. O.	17.6	7.9	22.6	27.2	0.2	4.9	12.8	9.3	6.0	9.2	1.9	0.0	44.3
Ontario. { District N. et N. O.	21.7	6.5	18.2	25.5	1.1	7.7	16.3	11.4	6.2	11.1	3.7	0.7	58.2
Ontario. { District Central.	22.2	9.5	22.7	29.5	0.0	6.3	15.2	8.0	8.0	13.0	3.0	0.2	53.7
Ontario. { District N. et N. E.	21.5	5.3	21.0	32.6	1.3	5.7	13.8	9.0	8.4	11.2	3.7	0.0	53.1
Ontario	20.7	7.3	21.1	28.8	0.7	6.1	14.5	9.4	7.2	11.1	3.1	0.2	52.2
Québec	20.5	4.1	18.8	35.6	1.4	8.1	12.1	9.9	8.4	11.4	4.1	0.2	55.6
Nouveau-Brunswick	29.0	10.8	27.8	37.4	2.0	5.7	11.2	8.4	7.6	11.6	3.0	0.6	50.1
N.-E. cosse. { District O. et S. O.	26.7	17.0	25.0	39.0	0.7	5.3	13.0	9.3	6.2	14.2	3.5	0.8	53.0
N.-E. cosse. { District Central.	28.4	17.8	24.5	42.0	0.5	5.3	11.2	7.9	8.7	11.3	2.1	0.5	47.2
N.-E. cosse. { District E. et N. E.	38.7	20.0	30.3	44.8	0.8	9.0	14.2	9.5	7.0	15.7	5.0	0.8	62.0
Nouvelle-Ecosse	31.3	18.3	26.6	41.9	0.7	6.5	12.8	8.9	7.3	13.7	3.5	0.7	54.1

XXIV.—Hauteur et nombre de jours de pluie tombée (indépendamment de la neige) dans les différentes provinces du Canada, pendant chaque trimestre et pendant l'année, ainsi que la hauteur annuelle et le nombre de jours de neige depuis septembre 1869 à août 1872:

	Trimestres.												Quantité annuelle de pluie tombée.					Hauteur annuelle de la neige.						
	Automne.			Hiver.			Printemps.			Été.			1869	1870	1871	1872	Moyenne annuelle.	1870	1871	1872	Moyenne annuelle.			
	1870	1871	1872	1870	1871	1872	1870	1871	1872	1870	1871	1872												
District O. et S.-O.	8-02	4-55	11-38	3-04	2-38	5-13	7-25	4-44	14-84	8-11	6-73	39-37	26-84	18-10	28-10	93-6	62-4	57-1	71-0					
District N. et N.-O.	6-76	9-09	5-58	2-16	1-03	3-95	5-41	4-67	12-51	5-04	6-77	25-38	20-77	18-87	21-67	136-9	113-6	99-9	116-8					
District Central.	8-95	4-81	6-82	2-65	2-16	3-88	8-67	3-71	11-13	5-67	6-77	25-94	25-94	17-45	21-69	130-5	79-9	53-2	66-6					
District N. et N.-E.	9-79	8-56	5-04	4-58	1-88	4-13	5-79	3-66	6-98	7-00	8-89	25-48	23-23	18-94	22-55	130-5	84-0	83-6	96-0					
Ontario.	8-19	8-70	4-99	6-23	2-20	1-73	4-27	6-78	4-12	11-36	6-45	7-49	30-05	24-13	18-34	24-17	118-6	85-0	73-5	92-4				
Québec.	8-94	8-77	6-43	1-75	1-80	0-54	2-11	6-14	4-07	8-98	10-89	10-92	21-78	27-60	21-96	23-78	112-1	74-2	95-1	95-1				
Nouveau-Brunswick.	14-62	10-35	.....	4-02	5-04	.....	7-82	8-94	8-57	10-22	12-39	.....	36-68	37-32	37-00	.....	88-2	118-2	103-2					
Nouvelle-Ecosse.	14-46	17-11	11-63	17-42	6-38	5-78	8-45	9-04	8-93	10-74	12-26	46-59	44-64	39-31	43-51	83-6	75-7	109-8	89-7					

JOURS.

District O. et S.-O.	21-3	26-5	17-6	20-7	10-1	7-9	22-4	23-4	22-6	31-7	25-3	27-2	96-1	85-3	75-3	85-6	57-5	38-8	44-3	46-9				
District N. et N.-O.	26-7	36-3	21-7	14-2	7-2	6-5	19-1	23-8	18-2	35-9	24-5	25-8	95-9	91-8	72-2	86-6	74-6	59-2	59-2	66-3				
District Central.	27-3	37-3	22-2	17-5	9-3	9-5	15-0	22-2	22-7	36-3	24-1	29-5	.....	82-9	83-9	83-4	66-1	53-7	48-5	48-5				
District N. et N.-E.	19-0	27-3	21-5	11-7	7-0	7-3	20-2	26-9	21-0	31-6	30-4	32-6	82-5	91-5	80-4	84-8	58-7	52-3	53-1	54-7				
Ontario.	22-3	29-4	20-7	16-0	8-4	7-3	19-2	24-1	21-1	33-9	26-1	28-8	91-4	88-0	77-9	85-8	53-6	50-1	52-3	55-3				
Québec.	27-8	20-5	.....	11-5	4-1	15-2	32-3	18-8	36-2	45-7	35-6	.....	117-5	111-5	79-0	98-1	.....	53-3	55-6	54-4				
Nouveau-Brunswick.	30-0	29-0	.....	17-5	10-8	.....	30-7	27-8	35-5	33-3	37-4	.....	111-5	105-0	108-2	.....	73-0	50-1	61-6	61-6				
Nouvelle-Ecosse.	37-9	31-3	.....	22-0	18-3	27-3	31-1	26-6	31-4	37-3	41-9	.....	128-3	118-1	123-2	.....	44-9	54-2	49-6	49-6				

ETAT des dépenses faites pour le compte des observations météorologiques, pendant l'année fiscale expirée le 30 juin 1872.

Nom.	Nature des services.	Amount.	Total.
		\$ cts.	\$ ts.
<i>Bureau principal.</i>			
W. A. Stewart.....	Pour faire les tableaux.....	183 00	
E. J. Everest.....	Computation et assistance au bureau du télégraphe ..	145 45	
C. E. Stewart.....	Copiste, etc.....	66 15	
T. Menzies.....	Pour surveiller la construction et expédier l'appareil météorologique ..	84 00	
W. H. Dowdson.....	Divers services.....	99 00	
T. F. Frothingham.....	Computation et assistance au bureau du télégraphe ..	92 75	
D. A. McMichael.....	Pour compiler les bulletins ..	8 00	
J. A. Stewart.....	Messageur.....	31 90	
C. Sturgeon.....	do.....	46 10	
			756 35
<i>Stations principales.</i>			
F. Allison.....	Douze mois de traitem. comme observ. à Halifax....	400 00	
G. Murdoch.....	do do St. Jean....	400 00	
Dr. Smallwood.....	do do Montréal....	500 00	
Dr. Jack.....	Neuf do do Frédériciton.....	300 00	
G. C. Haney.....	do do Ottawa.....	252 13	
D. A. Smith pour le Lord Evêque de la Terre de Rupert ..	Pour faire face aux dépenses de l'observatoire, Fort Garry, pendant les six mois expirés le 30 juin 1872	250 00	
F. Allison.....	Credit pour des instruments, Halifax.....	100 00	
G. Murdoch.....	do do St. Jean.....	100 00	
Dr. Jack.....	do do Frédériciton.....	100 00	
Dr. Smallwood.....	do do Montréal.....	100 00	
Lord Evêq. de la Terre de Rupert	do do Manitoba.....	200 00	
			2,702 13
<i>Stations de télégraphe.</i>			
J. R. Stewart.....	5 mois de traitement comme observateur à Saugeen..	90 00	
Kate Stewart.....	5 do do assistant do.....	10 00	
M. Payne.....	7 do do observateur à Stanley ..	122 00	
C. A. Payne.....	5 do do assistant do.....	15 00	
H. Morgan.....	5 do do observateur à Dover ..	122 00	
Annie Newill.....	5 do do assistant do.....	12 50	
Jas. Dowell.....	6½ do do observateur à Kingston	122 00	
D. B. McTavish.....	6½ do do assistant do.....	15 00	
J. R. Stewart.....	Ameublement d'un bureau à Saugeen.....	18 10	
H. Morgan.....	do do Dover.....	31 56	
J. Wetherall.....	Traitement, comme observateur temporaire, Woodstock	20 00	
			578 16
<i>Compte Général.</i>			
G. C. Haney.....	Dépenses à Toronto pendant qu'il recevait des leçons du professeur Kingston.....	50 00	
C. Patton.....	Instruments, etc.....	98 00	
Negretti et Lamba.....	do.....	179 48	
Observatoire Magnétique.....	do.....	149 00	
James Green.....	do.....	696 99	
Bureau météorolog. de Londres	do.....	49 82	
T. D. King.....	Thermomètres.....	9 00	
H. F. Davidson.....	Pluviomètre.....	9 82	
W. H. A. Sparrow.....	do et girouettes.....	166 00	
Rice, Lewis et Cie.....	Quincaillerie.....	77 36	
W. Burk.....	Bois de construction, persiennes, etc.....	216 57	
<i>A. reporter.....</i>			

ETAT de la dépense pour les observations météorologiques durant l'année fiscale
expirée le 30 Juin 1872.—*Suite.*

Nom:	Service.	Montant.	Total.
		\$ cts.	\$ cts.
	<i>Report</i>		
	<i>Compte général.—Suite.</i>		
Dill et Milligan	Abris pour les baromètres.....	17 00	
Dr. Jack	Baromètres.....	35 00	
Munro et Kennedy	Plâtrage.....	65 50	
W. Menzies.....	Thermomètres, pluviomètres, écrans, etc.	369 10	
Cie. de Télégraphe de Montréal.....	Voiturage du télégraphe à l'observatoire.....	200 00	
W. Briscoe.....	Liens de fer.....	5 45	
Copp et Clark.....	Livres, instructions imprimées etc.	429 00	
H. Powell.....	Registres.....	30 50	
Département des signaux, Washington.....	Cartes géographiques.....	10 12	
Mons. Peruet.....	Traduction des instructions.....	24 00	
A. Rowsell.....	Papeterie.....	38 00	
Stewart et Parish.....	do.....	17 50	
Rowsell et Hutchinson.....	do.....	156 10	
W. F. Dawson.....	Reliure.....	47 15	
A. Payne.....	Menuiserie.....	8 92	
A. Sinclair.....	Divers travaux.....	14 00	
T. Menzies.....	Dépenses pour aller à Saugeen et revenir à Toronto.	18 00	
S. Woods.....	Installation de bureaux, Kingston.....	50 00	
W. Briscoe.....	Fer.....	6 20	
Prowse, Frères.....	Hémisphère pour anémomètre.....	6 00	
G. A. Everest.....	Graduation de lames de verre.....	9 00	
C. Scadding.....	Timbres.....	3 95	
F. Allison.....	Diverses dépenses à Halifax.....	44 87	
G. T. Kingston.....	Frais de route, de transport, de port, etc.....	385 80	
Cie. de télégraph de Montréal.....	Télégrammes.....	230 86	
G. Murdoch.....	Pluviomètres.....	2 45	
D. Abel.....	Service à la station, Port Dover.....	8 00	
W. R. Begg.....	Girouette.....	2 00	
A. J. Parish.....	Casier pour documents.....	17 50	
A. Hay.....	Pupitre.....	9 35	
			3,963 36
	Total		8,000 00

WM. SMITH,

Député du Ministre de la Marine et des Pêcheries.

Département de la Marine et des Pêcheries,
Ottawa, 2 janvier 1873.

ANNEXE No. 17.

RAPPORT DU DIRECTEUR DE L'OBSERVATOIRE DE MONTRÉAL POUR
L'ANNÉE 1872.OBSERVATOIRE DE MONTRÉAL,
30 juin 1872.À l'Honorable PETER MITCHELL,
Ministre de la Marine et des Pêcheries, Ottawa.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de soumettre, pour votre information, un compte-rendu des opérations de cet Observatoire pendant l'année expirée à cette date.

Le précédent rapport que j'ai eu l'honneur de vous transmettre et qui a été inséré comme annexe No. 14 dans votre rapport pour 1871, s'étendait jusqu'au 31 décembre 1871; et j'ai en conséquence joint à celui-ci un tableau concis des observations sur l'atmosphère, la température, le vent, la pluie, la neige et les nuages, du 1er janvier 1872 au 30 juin de la même année.

Les observations concernant l'heure se continuent, et, à la demande de l'honorable maître général des postes, l'heure est donnée tous les jours à Ottawa pour l'usage des bureaux du gouvernement, et comme à l'ordinaire par le canon du midi.

Le *montage* et le *règlement* de chronomètres de navire sont encore aujourd'hui une partie importante des travaux de l'Observatoire, car, jusqu'ici, on lui en a envoyé plusieurs.

Les observations ordinaires tri-quotidiennes sur la pression atmosphériques, la température, l'humidité, le vent, la pluie, la neige, l'ozone, les aurores boréales et les phénomènes météorologiques ordinaires ont été ponctuellement faites et enregistrées. Copie de ces observations est régulièrement transmise à l'observatoire central de Toronto, qui est sous le contrôle de l'habile professeur Kingston.

Les observations magnétiques ont été continuées comme par le passé, mais, faute de l'assistance convenable, il a été impossible d'en tenir un registre aussi complet qu'il serait à désirer.

Plusieurs instruments utiles sont en voie de confection, et leur compte détaillé figurera au prochain rapport.

À la demande du professeur Kingston, un sémaphore (*signal drum*) destiné à indiquer l'approche de tempêtes ou de gros temps sera érigé sous peu à un endroit visible pour les navires dans le havre, sur le canal et le fleuve.

On a construit un abri pour les thermomètres.

Cet observatoire est toujours en rapport avec le bureau des signaux du ministère de la guerre des Etats-Unis, et cette correspondance impose une somme de travail et de dépense considérable.

Le professeur Kingston se propose de relier sous peu cette observatoire à celui de Toronto et avec différents endroits en Canada.

La somme d'argent mise à la disposition du professeur Kingston et à moi envoyée pour acheter des instruments est en grande partie dépensée, et d'autres instruments maintenant en route venant de l'Observatoire de Kew et des fabriques de Cassell, de Londres, vont prendre la balance qui en reste. C'est le professeur Kingston qui a bien voulu faire la commande de ces instruments et qui a aussi obtenu que l'Observatoire de Kew les vérifierait.

Je dois dire que le conseil de la cité a généreusement voté la somme nécessaire à l'érection du sémaphore (*signal drum*) qui signalera l'approche des tempêtes.

J'ai, etc.,

CHARLES SMALLWOOD,

M.D., L.L.D., D. C. L.

TABEAU DES OBSERVATIONS.

1872.	BAROMÈTRE A 29 ^o F. EN POUÇES.				TEMPÉRATURE—FAHRENHEIT.										VENT.		PLUË.		NEIGE.		ÉTendue en Toises.	NUAGES.
	Moyenne mensuelle.	Maximum.	Minimum.	Différence mensuelle des extrêmes.	Moyenne mensuelle.	Maximum moyen.	Minimum moyen.	Différence mensuelle des extrêmes.	Maxim.	Minim.	Jour le plus chaud.	Jour le plus froid.	Direction dominante.	Moyenne en milles par heure.	Nombre de jours.	Montant.	Nombre de jours.	Montant.				
Janvier	29.747	30.530	29.260	1.270	19.34	26.44	11.97	51.9	42.0	12	7	35.5	0	0	3	0.576	11	13.60	0.48			
Février	772	524	250	0.936	20.49	31.03	10.19	47.0	44.6	12	22	32.9	0	0	2	0.094	8	31.85	0.30			
Mars	862	376	300	1.076	21.72	31.26	11.37	71.9	52.1	27	5	38.9	0	0	3	0.100	15	29.23	0.26			
Avril	813	310	249	1.061	45.06	54.66	34.09	47.7	73.1	30	1er	59.2	0	0	6	0.560	4	8.44	0.38			
Mai	866	291	450	0.335	58.82	68.74	49.10	42.6	83.6	7	3	68.4	0	0	16	1.868	0	0	0.38			
Jun	942	249	604	0.645	67.18	76.35	60.00	46.7	92.2	21	4	82.2	0	0	12	2.245	0	0	0.37			

ANNEXE No. 18.

RAPPORT DU DIRECTEUR DE L'OBSERVATOIRE DE QUÉBEC, POUR
L'ANNÉE FISCALE EXPIRÉE LE 30 JUIN 1872.OBSERVATOIRE DE QUÉBEC,
22 novembre 1872.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous dire que pendant la saison de navigation, les dimanches exceptés, le temps de Greenwich a été donné chaque jour à la marine, et que les magnifiques steamers de la ligne Allan, ainsi que les autres qui fréquentent à présent ce port, peuvent avoir le temps juste à une seconde près, ce qui, dans une certaine mesure, explique le peu d'accidents qu'ils ont éprouvé dans leur navigation. J'espère qu'avant longtemps la charge du fonctionnement de ce sémaphore de l'observatoire ne sera confiée qu'à des personnes compétentes.

Chaque année j'ai eu à mentionner que la boule indiquant l'heure avait manqué plusieurs fois de tomber dans le mois de novembre, parce que la gelée l'avait fait adhérer au mâât, mais cette année j'ai adopté une nouvelle manière de hisser et faire tomber la boule qui, je suis heureux de le dire, n'offrira plus le même inconvénient, car, depuis, la navigation n'a pas été privée une seule fois du moyen de pouvoir connaître l'heure.

Comme une somme figure au budget pour la construction d'un observatoire sur l'emplacement de l'ancienne maison de ferme, j'espère que sa construction sera terminée avant mai, et que l'on pourra faire toutes les observations au même endroit, au lieu d'être obligé de se rendre sur la citadelle.

Je suis fier de pouvoir dire que sous le rapport de la photographie des phénomènes célestes, Québec figure au premier rang, et j'espère qu'avec le nouvelle édifice, qui offrira plus de commodité à l'exercice de cet art délicat, je pourrai produire des épreuves du soleil qui aideront à l'avancement de la science. J'ai déjà une collection de quatre années d'épreuves de sa surface, à l'aide desquelles je suis en voie de résoudre plusieurs points importants, et dont la valeur, je suis heureux de le mentionner, est pleinement appréciée par la société royale, ainsi qu'on peut le voir par la résolution suivante, adoptée à l'une des réunions de cette société :—

“ SOCIÉTÉ ROYALE, BURLINGTON HOUSE,
LONDRES, 15, déc. 1871.

“ Résolu, que le président et le conseil reconnaissent pleinement la valeur générale de de l'œuvre dont s'occupe le capitaine Ashe.”

Afin que ce corps de savants et d'autres puissent avoir copie de mes recherches, il sera de toute nécessité que je les imprime, et j'espère qu'à cette fin une somme sera portée au budget.

Je pense que tous les deux ans j'aurai assez de matières pour les publier. Comme la partie photographique serait dispendieuse, il faudrait, je pense, \$400 tous les deux ans pour suffire à ces frais.

Dans le prochain passage de Vénus, que les nations se préparent à examiner, la photographie donnera d'importants résultats, et bien que dans le passage de cette planète en 1874, l'Amérique ne servira pas de champ à son observation, il y en aura un autre de cette planète en 1882, visible à Québec, et comme il s'écoulera plus de cent ans avant qu'il se renouvelle, il est à espérer que l'observatoire de Québec sera à la hauteur du devoir qui lui sera alors imposé.

Depuis mon dernier rapport, Québec a été choisi comme l'une des principales stations météorologiques, dont les observations sont envoyées à Toronto.

Je me trouve à environ deux milles du bureau du télégraphe, et le fait d'envoyer là par un garçon un bulletin météorologique pendant les soirées d'hiver pouvait être la cause de fré-

quentes interruptions, ce que voyant, je résolus d'apprendre l'art de la télégraphie, et maintenant que j'ai à ma disposition les fils télégraphiques, les bulletins sont envoyés au professeur Kingston, à Toronto, et j'espère que dans peu l'on connaîtra assez les phénomènes climatiques du Canada pour pouvoir signaler les tempêtes à temps pour éviter les dangers.

La question de la limite entre le terrain de la prison et celui de l'observatoire n'étant pas encore réglée, le clôturage n'a pu, en conséquence, être terminé.

Je joins ici un état de la dépense de l'établissement pendant l'année fiscale.

J'ai, etc.,

E. D. ASHE.

Etat de la dépense.

Salaire du directeur.....	\$1,346 64
do de l'assistant.....	461 40
do d'un journalier.....	80 00
Retenue pour fonds de retraite.....	56 04
Matériaux photographiques, papeterie, timbres poste, frais de transport, réparations à la maison, etc	425 92
	<hr/>
	\$2,400 00

J'ai, etc.,

E. D. ASHE.

ANNEXE 18.—ETAT de la dépense pour le compte de l'observatoire, Québec, pour l'année fiscale expirée le 30 juin 1872.

		\$ cts	\$ cts.
E. D. Ashe.....	Un an de salaire comme directeur.....	1,346 64	
Receveur-général.....	Fonds de retenue sur salaire.....	56 07	1,402 71
J. Heatty.....	Un an de salaire comme assistant.....		491 40
J. McGowan.....	„ „ „ journalier.....		41 50
J. Austin.....	„ „ „ „.....		30 00
P. Roy.....	„ „ „ „.....		6 95
J. Davis.....	Posage de vitres.....		2 00
Cie. Canadienne "Express".....	Fret, etc., de divers articles.....		9 60
H. O. Donohoe et autres.....	Charriage et coupage de bois.....		30 90
J. Oaks.....	Bois de corde.....		60 00
Bureau de poste.....	Timbres-poste et frais de port.....		36 01
Middleton et Dawson.....	Papeterie.....		54 58
G. Meade.....	Réparations.....		15 35
J. J. Foote.....	Annonces.....		35 00
E. Doherty et Cie.....	Serviettes, etc.....		7 30
W. F. Stanley.....	Instruments.....		18 00
R. Sampson.....	Réparation d'instruments.....		29 80
G. Martin.....	Produits chimiques.....		18 40
J. Masson.....	„.....		15 29
J. Buck.....	„.....		12 55
S. Shaw.....	Quincaillerie.....		16 29
A. J. Shaw.....	„.....		6 99
Ann Kane.....	Ferblanterie.....		8 35
C. Beverley.....	Huile.....		8 12
Woody et Cie.....	Tuyau, etc.....		14 38
E. D. Ashe.....	Petits déboursés.....		28 53

ANNEXE No. 19.

RAPPORT DE L'OBSERVATOIRE DU FORT HOWE, ST. JEAN, N.-B., POUR
L'ANNÉE FISCALE EXPIRÉE LE 30 JUIN 1872.

ST. JEAN, 9 décembre 1872.

MONSIEUR,—Le sémaphore (*time ball*) de l'observatoire du fort Howe a régulièrement fonctionné tous les jours, le dimanche excepté, et donné le temps juste à 1 heure pour cette longitude, ce qui a permis aux navires et autres intéressés pouvoir, à l'heure juste, régler leurs chronomètres et montres.

Pendant toute l'année ce service a été ponctuellement fait, sauf trois jours consécutifs, samedi le 6, lundi le 8 et mardi le 9 janvier, pendant lesquels la boule n'a pu être hissée à cause des fortes pluies et de la glace qui s'était formée sur l'appareil.

Le projet de transporter ce sémaphore au sommet de l'hôtel des douanes est généralement approuvé; vu qu'il occuperait là une position plus centrale.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Votre très-obéissant serviteur,

GEORGE HUTCHINSON, JUN.,
Directeur du sémaphore, St. Jean, N.-B.

A. WM. SMITH, ECR.,
Député du ministre de la marine et des pêcheries,
Ottawa.

ETAT de la dépense pour le compte de l'observatoire du Fort Howe, Nouveau-Brunswick, pour
l'année fiscale expirée le 30 juin 1872.

		\$ cts.	\$ cts.
G. Hutchison.....	Douze mois de salaire comme directeur.....	500 00	
G. McAuley.....	do do gardien.....	104 00	
T. M. Reid.....	Eponge.....	1 15	
R. P. Starr.....	Charbon.....	9 55	
J. Walker et Cie.....	do.....	9 73	
J. Livingston.....	Annonces.....	4 10	
M. Jones.....	Une année de loyer de l'emplacement au 30 avril.....	6 06	
			634 55

WM. SMITH,
Député du ministre de la marine et des pêcheries.

Département de la marine et des pêcheries,
Ottawa, 2 janvier 1873.

ANNEXE No. 20

RAPPORT DU PRÉPOSÉ DE L'ENGAGEMENT DES MATELOTS A QUÉBEC,
POUR L'ANNÉE FISCALE EXPIRÉE LE 30 JUIN 1872.

QUÉBEC, 17 décembre 1872.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de soumettre mon rapport annuel comme préposé de l'engagement des matelots à Québec, pour l'année fiscale expirée le 30 juin 1872.

Je ferai d'abord remarquer que le nombre des désertions des navires n'a que peu augmenté, bien que la flotte ait été beaucoup plus considérable qu'elle ne l'a été les deux années précédentes, et que les navires restés dans le port et sur le St. Laurent l'hiver dernier, et les bâtiments neufs aient principalement formé leurs équipages avec des déserteurs de la flotte du printemps.

Le nombre des matelots qui ont déserté en 1870 était de.....	1,433
do do 1871	1,419
do do 1872	1,564

Le nombre de matelots engagés du 1er juillet 1871, au 30 juin 1872, inclusivement, a été de..... 2,127

De ce nombre il faut déduire les équipages des navires enregistrés à Québec, et les matelots qui se sont engagés mais qui n'ont pas embarqué, et dont les remplaçants n'ont pas payé d'honoraires. 433

Nombre de ceux engagés qui ont payé l'honoraire 1,694

Nombre de navires anglais qui ont pris des matelots pendant cette période 296

Nombre des navires des colonies do do 61

Nombre des navires enregistrés à Québec do do 49

Nombre de navires neufs do do 8

Total..... 414

Nombre de navires qui n'ont pas payé d'honoraires, consistant en navires enregistrés à Québec 49

Navires neufs 8

Total..... 57

Nombre des matelots déchargés qui ont payé l'honoraire 612

Nombre de matelots naufragés déchargés qui n'ont pas payé d'honoraires 363

Total du nombre déchargé 975

Honoraires reçus de 1,694 matelots engagés, à \$1 chaque..... \$1,694 00

do 612 matelots déchargés..... 298 31

do pour 344 certificats, à 50 cts. chaque 172 00

\$2,164 31

Déboursés selon comptes rendus 124 90

Déposé à la banque de Montréal au crédit du receveur-général \$2,039 41

J'ai, etc.,

R. H. RUSSELL,

Préposé de l'engagement des matelots, Québec.

ANNEXE No. 21.

RAPPORT DU PRÉPOSÉ DE L'ENGAGEMENT DES MATELOTS DU PORT DE
ST. JEAN, N.-B., POUR L'ANNÉE FISCALE EXPIRÉE LE 30 JUIN 1872.

BUREAU DE L'ENGAGEMENT, ST. JEAN, N.-B., 17 février 1873.

MONSIEUR.—J'ai l'honneur de vous transmettre ci-inclus un état des recettes et des dépenses du bureau de l'engagement des matelots au port de Saint-Jean, N.-B., pendant l'année expirée le 30 juin 1872.

Le nombre des hommes engagés et déchargés durant l'année dernière a été de 3,962 contre 4,471 pendant l'année précédente, soit une diminution de 509.

Le nombre de matelots venus dans le port pendant l'année a été au-dessous de la moyenne et les gages ont été très élevés, le taux moyen ayant été de \$60.50 contre \$55.00 pour 1870-71 et \$45.00 pour 1869-70.

Les gages au mois ont aussi augmenté, ayant été en moyenne de \$25.25 pendant l'année; cette augmentation est principalement due à celle du nombre des navires faisant le cabotage.

J'ai, etc.,

ALLAN McLEAN,

Préposé de l'engagement des matelots.

L'honorable PETER MITCHELL,

Ministre de la Marine et des Pêcheries, Ottawa.

ÉTAT des recettes et dépenses du bureau de l'engagement au port de St. Jean, N.-B., pendant
l'année fiscale expirée le 30 juin 1872.

		RECETTES.				\$	cts.
Honoraires pour l'engagement et la décharge de 417 hommes en juillet 1871...						208	50
do	do	239	do	août	do ...	167	50
do	do	313	do	sept.	do ...	155	50
do	do	304	do	octobre	do ...	152	00
do	do	398	do	nov.	do ...	199	00
do	do	401	do	déc.	do ...	200	50
do	do	191	do	janvier 1872...		95	50
do	do	176	do	février	do ...	88	00
do	do	298	do	mars	do ...	149	00
do	do	257	do	avril	do ...	128	50
do	do	402	do	mai	do ...	201	00
do	do	468	do	juin	do ...	234	00
						<u>3,962</u>	<u>1,981 00</u>

DÉPENSES.

Pour un assistant et dépenses casuelles.....		1,258	97
Revenu net du bureau.....		<u>722</u>	<u>00</u>

ALLAN McLEAN,

Préposé de l'engagement des matelots.

BUREAU DE L'ENGAGEMENT, St. Jean, N.-B.,

17 février 1873.

ANNEXE No. 22.

RAPPORT DU PRÉSIDENT DU BUREAU DE L'INSPECTION DES BATEAUX
À VAPEUR PENDANT L'ANNÉE EXPIRÉE LE 31 DÉCEMBRE 1872.

BUREAU DE L'INSPECTION DES BATEAUX À VAPEUR,

BUREAU DU PRÉSIDENT, TORONTO,

9 janvier 1873.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous transmettre, pour l'information de l'hon. ministre de la marine et des pêcheries, mon rapport annuel pour l'année expirée le 31 décembre 1873.

Il a été tenu pendant l'année aux endroits ci-dessous des réunions du bureau de l'inspection de bateaux à vapeur, pour l'examen des candidats aux certificats de mécaniciens et pour renouveler les certificats de ceux qui en avaient déjà:—

St. Jean, N.-B.,	9, 10 et 11 septembre.
Frédéricton	“ le 13 septembre.
Halifax, N.-E.,	le 17 “
Pictou,	“ 19 “
Québec, province de Québec,	24, 25, 26 et 27 septembre.
Sorel	“ “ les 28 et 30 septembre.
Montréal,	“ “ 1er, 2 et 3 octobre.
Ottawa,	“ d'Ontario, 4 et 5 octobre.
Kingston,	“ “ les 26, 27 et 28 novembre.
Toronto,	“ “ 29 et 30 novembre.
Windsor,	“ “ 3, 5 et 6 décembre.
Hamilton,	“ “ 8 et 10 “
Ste. Catherine	“ 11, 12, 13 et 14 décembre.

Pendant l'année expirée au 31 décembre 1872, on a donné 741 certificats à des mécaniciens, soit un excédant de 116 sur 1871, et de 240 sur 1870. Les certificats sont classés comme suit:

Mécaniciens de 1re classe.....	46
“ 2me “	125
“ 3me “	139
Aides-mécaniciens de 1re classe.....	142
“ 2me “	175
“ 3me “	109
Total.....	741

Sur ces 741 certificats accordés, 253 l'ont été à la suite d'examen, et sur ces derniers 79 ont été accordés par les inspecteurs locaux avec la sanction du Président.

La réunion annuelle du bureau, ordonnée par la troisième section de l'acte de l'inspection des bateaux à vapeur, s'est tenue à Ottawa le 4 octobre. Tous les inspecteurs étaient présents. Sauf l'examen de candidats au poste d'inspecteur des bateaux à vapeur pour le district de Montréal, rendu vacant par la mort de M. Thomas Fessenden, aucune question spéciale n'est venue devant le bureau. Les tableaux suivants faits par les différents inspecteurs des bateaux à vapeur en Canada indiquent le nombre des bateaux inspectés par chacun d'eux, leurs noms le port de l'inspection, le nom des percepteurs, le tonnage et les sommes payées pour l'inspection.

Ce tableau accuse un total de 473 steamers classifiés comme suit :—

	Nombre de steamers.	Steamers à roues.	Steamers à hélice.	Steamers à vapeur.	Steamers à passagers.	Steamers à fret.
Ontario Ouest, district des lacs Huron et Supérieur.....	146	37	109	66	62	13
Ontario Est.....	77	51	26	40	32	5
Montréal.....	60	32	28	31	18	11
Trois-Rivières.....	42	40	2	22	19	1
Québec.....	75	51	24	42	26	7
Nouv.-Brunswick et Nouvelle-Ecosse.	73	43	30	29	35	9
	473	254	219	230	192	51

Dix-huit steamers ont été inscrits comme perdus ou ayant subi des avaries pendant l'année 1872. On en trouvera un état ci-joint.

Soixante et onze steamers ont été ajoutés au Canada pendant l'année, savoir :—

	Steamers.	A aubes.	A hélice.	Remorqueur.	Passagers.	Fret.	Tonnage collectif.
Québec.....	10	6	4	4	4	2	6 700 55
Trois-Rivières.....	5	5	0	5	0	0	448 00
Montréal.....	2	2	0	0	1	1	604 00
Ontario Est.....	9	6	3	4	3	2	1 664 00
Ontario Ouest.....	32	3	29	16	12	4	6 655 00
Nouvelle-Ecosse et Nouv.-Brunswick.	13	5	8	7	5	1	1 977 00
Total.....	71	27	44	36	25	10	18 048 55

Les relevés suivants fournis par les inspecteurs se rapportent aux accidents qui ont eu lieu durant l'année à bord des navires à vapeur en Canada et dans lesquels il y a eu pertes de vies ou dangers. Ils se rapportent aussi à des cas de négligence ou d'ivrognerie parmi les mécaniciens. Il n'y a eu que deux cas d'ivrognerie, et dans chacun deux les contrevenants ont été punis par la perte de leurs certificats. Le nombre de vies perdues a été de 15, le plus considérable qui se soit produit depuis plusieurs années. Huit de ces vies ont été perdues à bord du propulseur *Mary Ward*, à la fin de novembre, pendant un coup de vent en face de Collingwood. Les malheureux se noyèrent en essayant de gagner la rive dans une petite chaloupe. Le Bureau a provoqué l'attention du Gouvernement sur le nombre insuffisant de chaloupes dont les steamers se munissent en vertu de l'acte d'inspection des bateaux à vapeur. Dans le naufrage du steamer *Emperor* entre Portland, Etats-Unis, et Yarmouth, Nouvelle-Ecosse, plusieurs vies furent mises en danger par suite de l'insuffisance des chaloupes. Si le temps n'avait pas été calme, il y aurait eu des pertes considérables.

On croit que les dispositions de la 31^{me} section de l'acte d'inspection des bateaux à vapeur, en vertu desquelles le Gouverneur en Conseil peut, au moyen d'un arrêté en Conseil, prescrire et régler le nombre des passagers à bord des bateaux à vapeur, devraient être mises

à exécution de telle sorte qu'en limitant dans une certaine proportion le nombre des passagers à celui des chaloupes que contient le bateau à vapeur, il pourrait être remédié au mal dont on se plaint. Le grief pourrait aussi s'appliquer avec une égale force aux steamers du lac Supérieur qui laissent beaucoup à désirer sous ce rapport.

Le mode suivi pour transporter des chaloupes sur les bateaux passeurs de chemin de fer ainsi que pour transporter le complément d'appareils de sauvetage exigés par la loi a souffert des inconvénients. On avait pensé que l'acte d'inspection des bateaux à vapeur pourrait être amendé de manière à empêcher les bateaux passeurs de traverser avec cette charge les chenaux ayant moins d'un mille de largeur. L'opinion que la plupart des commandants expérimentés de cette classe de bateaux ont transmise à ce Département est fortement adverse à l'idée d'abandonner leurs vaisseaux et de se mettre à la merci des eaux ; l'expérience ayant démontré qu'il y a eu de sérieuses pertes de vies à bord de navires amarrés au quai, comme dans l'incendie du *Windsor*, à Détroit, où, le feu se trouvant être entre ceux qui étaient à bord et le quai, 17 hommes durent sauter à l'eau et se noyèrent. En face d'un tel danger, il ne serait pas prudent, suivant moi, de faire des changements dans la loi à cet égard.

ONTARIO OUEST, DIVISION DES LACS HURON ET SUPÉRIEUR.

Steamer *Dalhousie*, incendié vis-à-vis Oak Orchard, Lac Ontario,—perte totale, passagers et équipage sauvés. *Mary Ward*, échoué vis-à-vis Collingwood, le 25 novembre ; huit hommes se noyèrent en essayant de gagner terre dans une petite chaloupe ; perte totale du navire.

Mary R. Robertson, incendié à Saginaw. Pas de pertes de vies. Navire relevé depuis et réparé.

Le steamer *Manitoba* s'est échoué à l'extrémité Est de l'Île Michipicoten pendant une brume et sombre—pas de vies perdues.

Le steamer *Georgian* mis en danger d'incendie par une lampe à l'huile de charbon dans la chambre du lampiste.

M. Elie Gilbert, de l'équipage du steamer *Careilla*, sur le lac Simcoe, est tombé par dessus bord et s'est noyé. On croit qu'il dormait lors de sa chute.

Isaac Davis, mécanicien du steamer *Francis Smith*, d'Owen Sound, s'est fait tuer accidentellement dans le carré du balancier par le mouvement de la machine pendant que le vaisseau était amarré au quai.

Le steamer *Lake Michigan* a perdu son gouvernail vis-à-vis Grand Haven, Lac Michigan pendant un coup de vent soufflant vers le rivage. Grâce à la fermeté du mécanicien qui fit reculer la machine jusqu'à l'arrivée d'un remorqueur, le navire fut sauvé.

Le steamer *Silver Spray* brisa balancier le 30 novembre, et le principal cylindre fut emporté. Le vaisseau fut remorqué à Owen Sound par l'*Algoma*. Pas de perte de vies.

Le 4 juillet le steamer *Acadia* brisa la clavette de son balancier.

DIVISION EST D'ONTARIO.

Le 2 mai, lors de son premier voyage à Montréal, le steamer à passagers *St. Helen* brisa la chaîne de son gouvernail et alla échouer sur une batture au pied des Rapides des Cèdres. Les passagers, l'équipage et la cargaison furent débarqués sains et saufs ; mais, après plusieurs tentatives infructueuses pour le relever, le bateau fut abandonné.

En montant vers l'ouest le 11 de juin, le steamer à passagers *Kingston* fut détruit par le feu à 18 milles en amont de Brockville. Il fut amené sur la plage de l'Île au Grenadier où, à l'aide des appareils de sauvetage, les passagers et l'équipage furent heureusement débarqués, sauf une dame qui sauta de la poupe du vaisseau et qui n'avait pas bien mis son appareil de sauvetage, et un garçon appartenant au personnel du bateau. On crut que le feu prit origine dans une cabine du salon supérieur ; bateau, cargaison et bagages, tout fut perdu.

Le 13 octobre, le propulseur neuf *China* prit feu en montant, à environ 18 milles de Kingston. L'équipage fut recueilli par le propulseur *America*. Vaisseau et cargaison furent perdus. On croit que le feu prit origine dans le voisinage de la chaudière.

On a fait rapport de quelques accidents arrivés durant la saison aux machines des bateaux à vapeur ; ces accidents n'ont causé que quelques retards. Le temps de faire les réparations nécessaires.

DIVISION DE MONTRÉAL.

Le steamer *Lawrence* fut incendié, en se rendant de Montréal à Chambly, le 20 novembre : perte totale. Un homme de l'équipage perdu. On ne fait rapport d'aucune négligence ou mauvaise conduite parmi les mécaniciens de cette division ou de celle des Trois-Rivières ; depuis la mort de M. Fessenden, ces deux districts ont eu M. Befort pour inspecteur.

Pas d'accidents dans le district des Trois-Rivières.

DIVISION DE QUÉBEC.

Le 28 mai, le remorqueur à vapeur *Phoenix* fut incendié en descendant un radeau. Une vie perdue. Le feu prit dans la chambre du lampiste, et le bateau fut amené à terre à Batiscan.

En se rendant à St. Jean, Terre-neuve, le vaisseau à vapeur *Gaspé* a échoué pendant une brume très dense, et le jour suivant se brisa. Pas de cas d'ivrognerie à signaler.

DIVISION DU NOUVEAU-BRUNSWICK ET DE LA NOUVELLE-ÉCOSSÉ.

Il n'est survenu aucun accident entraînant des pertes de vies. Quand le steamer *Emperor* se perdit en allant de Portland, E.-U., à Yarmouth, N.-E., dans la nuit du 28 mai 1872, les passagers coururent un grand danger de perdre la vie, parce qu'il y en avait à bord plus que les chaloupes pouvait en contenir sans danger. Le steamer avait une chaloupe de 17 pieds de quille, plus que la loi le demande, et ce ne fut qu'à force de précautions que les passagers furent débarqués sains et saufs.

Il n'a pas été fait rapport de négligence ou d'ivrognerie parmi les mécaniciens de ce district pendant l'année expirée le 31 décembre 1872.

J'ai, etc.,

SAM. RISLEY, *Président.*

Bureau d'inspection des bateaux à vapeur.

LISTE des navires à vapeur inspectés dans la division d'Ontario-Ouest, et du lac Supérieur, pour l'année expirée le 31 déc. 1872.

Noms des bâtiments.	Port de l'inspection.	Noms des percepteurs.	Date de l'inspection.	Tonnages effectifs.	Tonnages enregistrés.	Droits de tonnage.	Droits d'inspection.	Date des paiements.	Totaux.	REMARQUES.
Norseman	Port Hope	Whitehead	Avril 1	295	74	\$ 29	\$ 8	Mars 30	\$ 37 50	St. à pass., Port Hope et Rochester.
City of Toronto	Niagara	Kirby	do 16	403	307	40	30	Avril 20	48 30	do do fret, Hamilton et Montréal.
Osprey	Hamilton	Kitson	do 23	375	109	37	30	do 24	45 50	Prop. de fret, Chicago et Montréal.
Acadia	do	do	do 23	330	217	33	30	do 24	40 90	do do do do do
Bruno	do	do	do 24	369	236	35	30	do 29	40 80	St. à pass., route du Lac Supérieur.
Chicora	Collingwood	Watson	Mai 2	418	372	41	50	do 4	49 85	do do
Cumberland	do	do	do 2	418	229	41	50	do 4	7 80	Remorqueur sur la Baie Georgienne.
Geo. Watson	do	do	do 2	28	28	2	80	do 2	20 10	St. à pass., Dundas et Hamilton.
Argyle	Dundas	M. G. McGregor	do 7	121	82	12	40	do 2	14 40	do do do
Nipissing	Gravenhurst	J. E. Smith	do 9	62	62	6	20	Nov. 25	13 20	St. à pass., remorq. de bois, Lac Seougog.
Wenonah	do	do	do 9	62	62	6	20	do 25	11 20	do do do
Deane	do	do	do 9	7	7	0	70	do 25	5 70	do do do
Rancer	Lindsay	Whitehead	do 13	53	40	5	30	do 1	10 30	Remorqueur de bois, Lac Seougog.
Commore	do	do	do 13	109	95	10	90	do 1	18 90	St. à pass., remorq. de bois, Lac Seougog.
Chermon	do	do	do 13	82	72	8	20	do 1	13 20	do do do
Norely	do	do	do 13	67	57	6	70	Avril 29	11 70	do do do
Victoria	do	do	do 13	94	83	9	43	Mai 14	14 43	do do do
Ogenau	do	do	do 13	102	75	10	25	Avril 28	18 25	do Lindsay et Bridgewater.
Mary Ellen	do	do	do 13	31	13	3	10	do 12	8 10	Remorqueur de bois, Lac Seougog.
Ontario	do	do	do 13	38	21	3	80	Mai 11	8 80	do do do
Ontario	Toronto	Smith	do 13	35	24	3	50	do 6	8 50	Remorqueur de port, Toronto.
Bouquet	do	do	do 16	131	157	19	10	Avril 13	27 10	Traversier de l'île, Toronto.
Princess of Wales	do	do	do 22	94	58	9	40	do 20	14 40	do do do
Nettie Grew	Collingwood	Watson	Mai 17	188	30	3	00	do 4	8 00	Remorqueur de port, Collingwood.
Wales	do	do	do 17	188	96	18	80	Mai 4	23 80	Prop. de fret, Chicago et Montréal.
Dromedary	Hamilton	Kitson	do 20	219	174	21	90	Avril 30	26 90	Remorqueur de bois, Baie Georgienne.
Lake Michigan	St. Catherine	Clark	do 21	365	310	36	50	do 14	44 50	Prop. de fret, Chicago et Montréal.
Agnes McMahon	do	do	do 21	54	45	5	40	do 25	10 40	Remorqueur du Canal Welland.
Maid of Midland	Collingwood	Smith	do 28	12	12	1	20	Août 1	6 20	Traversier à pass., P. Enéanguisshène.
Silver Spray	do	Watson	do 28	173	142	17	30	do 25	25 30	do Collingwood et Owen Sound.
Ered Hokkibus	do	do	do 28	15	14	1	50	do 4	6 50	Remorqueur de port, Collingwood.
Minnie Hall	do	do	do 28	47	47	4	70	do 29	9 70	do do do
Watchman	do	do	do 28	13	13	1	30	do 30	6 30	do do do
Algona	do	do	do 13	757	623	75	70	do 3	83 70	St. à pass., L. Supér. et Baie Georgienne.

G. L. Stoddard	Windsor	Benson	Juin 14	12	12	1	20	5	20	Remorq. de rivière, Wallaceburg, Ont.
Bob Hackett	do	do	do 10	73	52	7	20	Avril 16	12 20	Prop. à passag., Windsor et Pte. Pelée.
Beaver	do	do	do 6	49	17	4	20	do 13	9 20	Barge à bois, Wallaceburg.
Coral	do	do	do 6	93	68	9	30	do 13	14 30	do do do
Crow	do	do	do 6	91	77	9	10	do 13	13 10	do do do
Ontario	Hamilton	Kitson	Juillet 6	82	53	8	20	Août 18	13 20	Passer à pass. Hamilton et la Beach.
Lake Ontario	Port Dalhousie	Clark	do 13	379	310	37	50	Juillet 15	45 50	Propulseur à fret, Chicago et Montréal
Isaac May	do	do	do 17	592	490	59	20	do 16	64 20	Barge à bois, Baie Georgienne
International	Port Edward	Verner	do 21	1062	922	105	20	do 30	113 20	Steamer à chars du G. F., Pte. Edouard
Minnesota	Welland	Clark	Août 3	27	19	2	70	do 27	6 60	Remorqueur du canal Welland.
L. N. G.	Port Robinson	do	do 2	16	7	1	60	Août 2	6 60	do do do
M. R. King	do	do	do 2	208	25	2	50	Nov. 29	7 50	Passer du chemin de fer G. O., Sarnia.
Florence	Sarnia	Verner	do 9	51	51	5	10	do 21	10 10	do Grand Tronc do do
Sea Gull	do	do	do 8	92	92	2	20	do 21	7 20	do do do
Alex. Jones	do	do	do 8	365	290	36	60	Juillet 16	43 60	do Pte. Edouard.
W. J. Spicer	do	do	do 8	5	5	1	50	do 16	43 60	St. Marie n'a pas fait de rapport.
M. J. Mills	Port William	Wilson	do 11	130	91	13	05	Juillet 16	18 05	Remorq. cétier, Silver Islet, L. S.
Silver Spray	Silver Islet	do	do 11	129	65	12	30	do 14	10 30	Remorq. à pass fait de rapport.
Kamnisigua	Port William	do	do 11	55	45	5	50	Oct. 14	10 50	Remorq. coëtier, Port William, L. S.
Helen Grace	Silver Islet	do	do 11	178	178	17	80	Sept. 20	22 80	Barge à bois, Killarney, Baie Georgie.
Novely	Killarney	Watson	do 11	178	178	17	80	Juillet 14	130 20	Bateau à chars qu G. Occ., Windsor.
Great Western	Windsor	Benson	Oct. 16	1252	712	125	20	Août 2	18 90	Vapeur à passagers, lac Seougog.
Vanderbilt	Port Perry	Whitehead	do 23	109	53	10	90	do 5	9 90	do do do
Anglo Saxon	do	do	do 23	47	39	4	70	Mai 19	9 70	do do do

LISTE des navires à vapeur inspectés dans la division d'Ontario Ouest, pour l'année expirée le 31 décembre 1872.

L. Shickluma	Port Stanley	Wm. Hemphill	Avril 16	362	295	36	20	8	20	A hel., pass. et f., Chicago et Montréal.
Georgian	do	do	do 16	448	345	44	80	do 15	49 80	do fret, Pte. Stanley et Montréal.
Metamora	Amherstburgh	E. Anderson	do 17	230	151	23	00	do 17	28 90	rem., Baie Georgie, et Prescott.
Minnie Morton	do	do	do 17	28	18	2	80	do 17	7 80	rem., rivières Détroit et St. Clair
W. A. Routh	Port Colborne	W. A. Routh	do 20	49	43	4	30	do 20	9 90	do do Pte. Colborne et lac Érié.
Mary Ward	do	do	do 20	345	236	23	60	do 20	31 60	fr. et pass., Chicago et Montréal.
Clara M. Carter	do	do	do 20	29	23	2	90	do 20	9 60	rem. Pt. Colborne et lac Érié.
Sylvester Neelon	do	do	do 20	46	28	4	60	do 20	9 60	do do do
East	St. Catharines	James Clark	do 22	347	219	34	70	do 16	42 70	fr. et pass., Chicago et Montréal.
Scotia	do	do	do 22	371	302	37	10	do 23	45 10	do do do
America	do	do	do 22	361	307	37	00	do 23	45 00	do do do
Europe	do	do	do 23	370	307	37	00	do 23	45 00	do do do
Young Lion	do	do	do 24	54	43	5	40	do 9	10 40	rem., pte. Dalhousie et lac Ontario.
James Norris	Port Dalhousie	do	do 24	47	41	4	70	do 4	9 70	do do do
Ocean	do	do	do 24	368	287	36	80	do 27	43 80	fr. et pass., Montréal et Chicago.
Dalhousie	do	do	do 25	353	286	35	30	do 25	43 30	fret, Chicago et Montréal.
Enterprise	do	do	do 25	564	491	56	40	do 25	64 40	fr. et pass. Pte Dalhousie et Montf1
Minnie Parsons	do	do	do 25	564	491	56	40	do 24	9 60	rem., Port Colborne et lac Érié.
Argyle	St. Catharines	do	do 25	45	22	4	60	do 24	9 60	fr. et pass., Montréal et lac Érié.
City of London	do	do	do 25	355	286	35	50	do 23	43 50	do do do
City of Chatham	Port Robinson	Wm. Hemphill	do 30	354	307	35	40	do 23	41 40	do do do
Donnion	Chatham	J. G. Pennefather	Mai 4	361	297	36	10	do 1er	25 80	A aubes, à pass., Détroit et Chatham.

LISTE des navires à vapeur inspectés dans la division d'Ontario Ouest, pour l'année expirée le 31 décembre 1872.

Noms des bâtiments.	Port de l'inspection.	Nom du percepteur.	Date de l'inspection.	Tonnage effectif.	Tonnage enregistré.	Droits de Tonnage.	Droits d'inspec-tion.	Date des paiements.	Totaux.	Remarques.
Manitoba, de Chatham	Chatham	J. G. Pennefather	Mai 6	81	69	8 10	5	Mai 4	13 10	A hélice, fret, Chatham et Détroit.
Bella Taylor	do	do	7	38	17	3 80	5	" 7	8 80	A hélice, remorqueur rivière Thames et lac St. Clair.
City of Montreal	Toronto	James Clark	" 9	300	220	30 00	8	Avril 18	38 80	A hélice, fret et passagers, Chatham et Montréal.
John S. Clark	do	Chas. B. MacKay	" 11	33	13	3 30	5	Mai 10	8 30	A hélice, remorq. havre de Toronto.
Frances Smith	Collingwood	W. A. Stephens	" 13	462	109	46 20	5	" 11	54 20	A. aubes, à passagers, Collingwood et Fort William.
S. S. Edsall	Toronto	Chas. B. MacKay	" 15	150	94	15 00	5	" 11	20 00	A hélice, rem., Toronto et Prescott.
W. T. Robb	do	do	" 15	188	114	18 80	5	" 16	23 80	" "
Colonel Strickland	Lakefield	M. J. Whitehead	" 22	57½	44	5 75	5	Avril 17	10 75	A aubes, à passagers, lac Stony et Clear.
Annie Reid	Port Hope	do	" 23	42.81	28.81	4 30	5	Mai 23	9 30	A hélice, rem., Port Hope et lac Ontario.
Manitoba, de Ste. Catherine	Sarnia	J. W. Vermer	Jun 4	338	236	33 80	8	" 10	41 80	A aubes, à passagers, Sarnia et Fort William.
St. Clair	Rondeau	J. G. Pennefather	" 13	36	15	3 60	5	Jul. 8	8 60	A hélice, rem. Rondeau, soins aux drag.
Wm. Hall	do	Wm. Benson	" 13	56	31	5 60	5	Mai 11	10 60	" "
F. E. McKerral	Chatham	J. G. Pennefather	" 13	116	77	11 80	5	Jun 13	16 80	A hélice, fret, rivière Thames et lac Huron.
Hero	do	Chas. Fraser	" 14	38	19	3 80	5	" 20	8 80	A hélice, rem., rivière Détroit et lac St. Clair.
John C. Clark	Wallaceburg	do	" 14	174	88	17 40	8	" 14	25 40	A hélice, passagers et fret, Wallaceburg et Sarnia.
Philo Bennett	do	do	" 15	7	7	0 70	5	" 10	5 70	A hélice, remorqueur, rivières Sydenham et St. Clair.
City of Dresden	do	do	" 15	129	69	12 90	8	" 14	20 90	A hélice, passagers et fret, Dresden et Détroit.
River King	do	do	" 15	53	34	5 30	5	" 14	10 30	A hélice, passagers et fret, Chatham et Sarnia.
John S. Noyes	do	do	" 15	33 80	22	3 40	5	" 15	8 40	A hélice, remorqueur, rivière Détroit et lac St. Clair.

J. Holt	do	do	" 17	70	45	70 00	5	" 13	12 00	A hélice, pour transp. passagers et fret, Dresden et Sarnia.
E. Windsor	do	do	" 17	68	37	6 80	5	" 14	11 80	A hél., touage et fret, riv. Sydenham.
Reindeer	do	do	" 17	35	23	3 50	5	" 15	8 50	" "
Thames	Chatham	J. G. Pennefather	" 14	40	30	4 00	5	Jullet 8	9 00	A hélice, pour touage et fret, Chatham et Détroit.
Beaver	Wallaceburg	Chas. Fraser	" 17	52	39	5 20	5	Jun 12	10 20	A hélice, pour touage et fret, rivière Sydenham.
Kincardine	Toronto	Chas. B. Mackay	" 24	176	132	17 60	8	" 25	25 60	A hélice, fret, Baie de Quinté et Oswego.
Mary R. Robert	Chatham	J. G. Pennefather	" 28	367	243	36 70	5	" 29	41 70	A hélice, fret, Collingwood et Chicago.
Okonra	Owen Sound	W. A. Stephens	Jullet 17	36	10	3 60	5	Jullet 12	8 60	A hélice, passagers et fret, Owen Sound et baie Colpoys.
Isabella	Belle Ewart	do	" 25	.....	.....	.....	.....	"	.....	A hélice, pour touage, lac Simcoe, pas enregistré, 4 ans de service.
Emily May	do	Chas. B. Mackay	" 26	181	104	18 10	8	Mai 27	26 10	A aubes, passager lac Simcoe.
Emily Dunham	do	do	" 26	32	32	3 20	5	" 13	8 20	Trav. à aubes, Belle Ewart et Pie Roach.
Simcoe	Orrilla	do	" 26	26	26	2 60	5	Août 1er	7 60	A hélice, touage, lacs Simcoe et Conchiching.
Advance	do	do	" 26	41	26½	4 10	5	Mai 11	9 10	" "
Carilla	do	do	" 26	29	19	2 90	5	Jullet 29	7 90	" "
Ira Burton	do	do	" 27	54.45	20½	5 48	5	" 29	10 48	A aubes, passagers et fret, lacs Simcoe et Conchiching.
Victoria	Belle Ewart	do	" 30	64	39	6 40	5	Mai 27	11 40	A hélice, touage, lacs Simcoe et Conchiching.
Lily Kerr	Wauboshene	do	" 29	56	26	5 80	5	Jun 4	10 80	A hélice, touage, Baie Georgienne, bois et vaisseaux.
Prince Alfred	do	do	" 29	19	10	1 90	5	Sept. 14	6 90	A hélice, touage, Baie Matchedash et Baie de l'Esturgeon.
G. S. Hathaway	Belle Ewart	do	Août 1er	14½	8½	1 45	5	Mai 11	6 45	A hélice, touage, rivière Holland, bois.
Canada	Hamilton	W. H. Kitson	" 6	353	267	35 30	8	Août 8	43 30	A hélice, passagers et fret, Québec et Chicago.
Transit, de Toronto	do	do	" 7	82	53	8 20	5	" 18	13 20	A aubes, traversier, Baie Burlington.
Lincoln	Ste. Catherine	J. B. Benson	" 15	378	335	37 80	8	" 16	45 80	A hélice, passagers et fret, Chicago et Kingston.
Susan C. Doty	Goderich	D. Doty	" 29	71	17	1 70	5	Jun 4	6 70	A hélice, lac Huron, pêcheur.
Wm. Seymour	do	do	" 29	27	46	7 70	5	" 4	12 70	A hélice, passagers et fret, Sarnia et Saugeen.
Herald	do	do	" 30	102	84	10 20	8	Avril 18	18 20	A hélice, fret, rive du lac Huron.
T. R. Secord	do	do	" 29	18	14	1 80	5	Août 29	6 80	A hélice, touage, havre de Goderich, tender du dragueur.
R. B. McPherson	do	do	" 30	29	26	2 90	5	Jun 4	7 90	" "
Transit, de Windsor	Windsor	Wm. Benson	Sept. 4	759	327	75 90	8	Jullet 16	83 90	A hélice, bateau passeur, Windsor et Détroit.
Union	do	do	" 9	1190	999	119 03	8	" 16	127 00	A aubes, bateau passeur du G. C. F. O., Windsor et Détroit.
W. S. Irvland	Chatham	J. G. Pennefather	" 18	104	62	10 40	5	Sept. 19	15 40	A hélice, touage et fret, rivières Thames et Détroit.

LISTE des navires à vapeur inspectés dans la division d'Ontario-Ouest, pour l'année expirée le 31 décembre 1872.—*Suite.*

Noms des bâtiments.	Port de l'inspection.	Noms des percepteurs.	Date de l'inspection.	Tonn. effectifs.	Tonnages enregistrés.	Droits de tonnage.	Droits d'inspection.	Date des paiements.	Totaux.	Observations.
						\$ cts.	\$ cts.		\$ cts	
Minnie Battle	Chatham	D. Doty	Sept. 19	24.56	14.62	2 50	5	4	7 50	A hélice, embouchure de la Thames tender du dragueur.
Georgiana	Dunnville	W. A. Macrae	Oct. 10	64	40	6 40	5	2	11 40	A aubes, touage et fret, Buffalo et Dunnville.
Wm. Ross	do	James McCoppen	"	11	9	1 10	5	8	6 10	A hélice, canal Welland et Grande Rivière.
Aln	Harwood	George Perry	"	35		3 50	5		8 50	A aubes, pour passagers et fret, lac Rice.
Clyde	do	do	"	40		4 00	5	24	9 00	A aubes, fret et touage, lac Rice.
Otonabee	do	do	"	84	23	8 40	5	14	13 40	"
Forest City	do	do	"	79	17	7 90	5	7	12 90	"
Whistle Wing	do	Chas. Perry	"	31	17	3 10	5	7	8 10	A aubes, passagers et fret, Pe-tarboro et Harwood.
Niagara	Brighton	George Perry	"	6		0 60	5	6	5 60	A hélice, touage et touage, Baie Mitchell, lac St. Clair.
Minnie Walker	Southampton	R. McIntosh	"	31		3 80	5	28	8 80	A hélice, touage, tender du dragueur, Southampton.
S. R. Norcross	Goderich	D. Doty	Nov. 1	22	273	2 20	5	13	7 20	A hélice, touage, tend. du dragr. Goderich.
Rescue Gun Boat	Port Dalhousie		"	273	90	11 90	5	30	16 90	A hélice, double service dans la Puissance.
Sprague	Pas inspecté		"	119						A hélice, touage, Tonawanda, E. U., et Port P. Webb.
Messenger	do	J. G. Pennefather	"	11	11	1 10	5	21	6 10	A hélice, touage et touage, Baie Mitchell, lac St. Clair.
Perry	do		"	413		4 15	5		9 15	A hélice, touage, rivière Thames.
Sam Perry	do		"	42						A hélice, touage, Port Dalhousie et lac Ontario.
Jessie	do		"	115	67					A hélice, touage, Dunnville et lac Été.

LISTE des navires à vapeur inspectés dans la division d'Ontario-Est, pour l'année expirée le 31 décembre 1872.

Hiram A. Calvin	Ile au Jardin	W. B. Simpson	Avril 11	309	163	30 90	5	13	35 90	A aubes, touage, lac Ontario et fleuve St. Laurent.
John A. MacDonald	do	do	"	288	119	26 80	5	13	31 80	A aubes, touage, entre Montréal et Québec.

America	do	do	"	221	109	22 10	5	13	27 10	A aubes, touage, Lac St. Louis.
Wellington	do	do	"	400	221	40 00	5	13	45 00	"
City of Hamilton	do	do	"	224	120	22 40	5	13	27 40	Québec, " entre Hamilton et Quinté et Montréal.
William	do	do	"	267	109	26 70	5	13	31 70	A aubes, touage, entre le Lac Ontario et Québec.
Rochester	Kingston	do	"	232	126	23 20	8	23	31 20	A aubes, passagers, entre la Baie de Quinté et le Lac Ontario.
Robert Anglin	do	do	"	105	68	10 50	5	22	15 50	A hélice, pour transp. passagers et fret entre le canal Rideau et la rivière.
Indian	do	do	"	308	163	30 80	5	25	35 80	A hélice, pour transp. fret et touage, entre Chicago et Montréal.
Carlyle	do	do	"	115	75	11 50	5	22	16 50	A hélice pour transp. touage et fret, canal Rideau et le St. Laurent.....
Rose	do	do	"	121	92	12 40	5	22	17 10	A aubes, passagers, Hamilton et Montréal.
Spartan	do	do	"	424	264	42 40	8	26	50 40	A aubes, passagers, Kingston et Cap Vincent.
Watertown	do	do	"	154	103	15 40	8	27	23 40	A aubes, passagers, Hamilton et Cap Vincent.
Corinthian	do	do	"	374	220	37 50	8	29	45 50	A aubes, passagers, Hamilton et Montréal.
John Bright	do	do	"	30	14	3 00	5	30	8 00	A hélice, touage, havre de Kingston.
St. Helen	do	John S. Clute	May 1	269	79	26 90	8	29	34 90	A aubes, passagers, Trenton et Montréal.
China	do	W. B. Simpson	"	355	259	35 50	8	2	43 50	A hélice, pour transp. passagers et fret, Chicago et Montréal.
St. Lawrence	Portsmouth	do	"	244	107	24 40	5	3	29 40	A hélice, fret, Chicago et Québec.
Glide	Kingston	do	"	61	20	6 10	5	3	11 10	A hélice, touage, Kingston et Montréal.
Bay of Quinte	Ile au Jardin	do	"	250	150	25 00	5	13	30 00	A aubes, touage, Fleuve St. Laurent.
Prince Edward	Belleville	Anthony Dixon	"	72	27	7 20	5	23	12 20	" passagers, ports dans la Baie de Quinté.
Pictou	do	John S. Clute	"	248	76	24 80	8	7	32 80	A aubes, passagers, lac Ontario et St. Laurent.
Ellen Jeffers	Belleville	Anthony Dixon	May 7	33	14	3 30	5	7	8 30	A hélice touage, Baie Quinté.
Quail	do	John S. Clute	do	34	25	3 40	5	13	8 40	A aub. pass. ports sur la B. de Quinté.
Canada	Kingston	W. B. Simpson	do	13	11	8 10	5	13	13 10	do touage, ent. Ottawa et Whithall.
Mand	do	do	do	14	46	12 10	5	13	17 10	do pass., ent. les p'ts sur la B. Quinté.
H. M. Mixer	do	do	do	21	21	2 10	5	22	7 10	A hélice, ent. Kingston et la B. Quinté.
Simon Davis	do	do	do	24	17	2 40	5	20	7 40	do fret, do et port Quinté.
Perronnet	do	do	do	15	82	14 90	8	20	22 90	A aub., pass. do et Cap Vincent.
Louise	do	A. Delisle	do	21	46	15 70	5	9	23 70	A hélice, fret, ports sur le canal Rideau.
Kitty Friel	do	W. B. Simpson	do	65	62	6 50	5	6	11 50	A hélice, fret, ports sur le canal Rideau.
Greenville	do	do	do	21	11	2 20	5	23	7 20	do touage do
Nile	do	do	do	1	59	8 90	5	1	13 90	A hélice, touage et fret, sur le canal Rideau et St. Laurent.
Jessie Abbey	Mill Point	John Benson	do	3	26	4 20	5	4	9 20	A hélice, touage, p'ts sur la B. Quinté.
Jessie Cassels	Avlymer	Duncan Graham	do	6	161	26 50	5	17	34 50	A aubes, pass. sur le lac Duchêne.
Forest Queen	Pembroke	do	do	7	93	25 10	5	17	30 10	do touage, lac aux Allumettes.
Enterprise	Carleton Place	do	do	10	41	4 10	5	11	9 10	do et fret, lac Mississippi.

LISTE des navires à vapeur inspectés dans la division d'Ontario-Est, pendant l'année expirée le 31 décembre 1872. — Suite.

Noms des bateaux à vapeur.	Port de l'inspection.	Nom des percepteurs.	Date de l'inspection.	Tonnages effectifs.	Tonnages enregistrés.	Droits de tonnage.	Honoraires des Inspecteurs.	Date des paiements.	Totaux.	Observations.
Lady Franklin.	Kingston.	W. B. Simpson.	do 12	33	20	\$ 3 30	\$ 5	Avril 29	\$ 8 50	A hélice, tonnage, Kingston et St. Laurent.
Gazelle or Raftsmen.	do	do	do 16	94	41	9 40	8	Jun 14	17 40	Traversier à aubes, entre Kingston et Pile Wolfe.
Athenian.	Charlotte, N. Y.	do	do 27	1,083	706	108 30	8	do 25	116 30	Traversier à aubes, entre le lac Ontario et Prescott.
Abyssinian.	do	do	do 27	1,044	720	104 40	8	do 25	112 40	A aubes, passagers, entre le lac Ontario et Prescott.
Champion.	do	do	do 3	373	127	37 30	8	do 25	45 30	A hélice, pass., Hamilton et Montréal.
Eliswood.	Kingston.	do	do 13	275	7	2 50	5	do 7	7 50	A hélice, tonna., p's sur le canal Rideau.
Edenor.	do	do	do 17	22	10	2 30	5	do 7	7 30	do do do
Bruce.	Brockville.	George Easton.	do 23	107	87	10 70	8	juillet 23	18 70	Traversier à aubes, entre Brockville et Morrisown.
St. Jean Baptiste.	Prescott.	B. D. Jessup.	do 23	116	73	11 60	8	do 23	19 60	Trav. à aub., Prescott et Ogdensburgh.
Queen Victoria.	Ottawa.	A. Delisle.	do 24	217	61	21 70	8	do 11	29 70	do pass., Ottawa et Grenville.
Alexandra.	do	do	do 24	265	94	26 50	8	do 11	34 50	do do do
Rover.	do	do	do 24	114	25	11 40	8	do 10	16 40	do do ports sur la rivière Ottawa
Jane.	Hull.	Duncan Graham	do 25	39	49	9 90	5	do 14	14 90	do do do
Dell.	Ottawa.	do	do 25	83	3	0 90	5	do 14	5 90	A hél. tonna., canal Rideau et Ottawa.
Mac.	do	do	do 26	107	21	10 70	8	do 1	18 70	A aub., pass., Gatineau et N. Edinburgh
England.	Hull.	do	do 27	142	54	14 20	5	do 3	19 20	do tonnage, Ottawa et Grenville.
Victoria.	Ottawa.	A. Delisle.	do 29	106	67	10 60	8	do 11	18 60	do do do
Lincolt.	do	do	do 29	82	43	8 20	5	do 10	13 20	do tonnage, Ottawa et Chambly.
Swan.	do	Duncan Graham	do 30	36	30	3 90	5	do 29	8 90	A hélice, tonnage, port sur la rivière Ottawa et le canal Rideau.
Norfolk.	Pictou.	John P. Clute.	do 5	70	42	7 00	5	do 28	12 00	A aubes, passagers, Baie de Quinté.
Monitor.	Aylmer.	Duncan Graham	do 8	144	58	14 40	9	do 29	19 40	do do do
Emerald.	Point. Rochense, lac Duchêne.	do	do 9	90	56	9 00	5	do 17	14 00	do do do
Chaudière.	Aylmer.	do	do 9	242	68	24 20	5	do 17	29 20	do do do
Snow Bird.	Portage du Fort	do	do 10	62	45	6 20	5	do 17	11 20	do do Lac des Chats.
Prince Arthur.	do	do	do 10	239	169	23 90	8	do 17	31 90	do do do
Sir John Young.	Havelock	do	do 10	158	56	15 80	8	do 17	23 80	do do do
Oregon.	Portage du Fort.	do	do 10	75	50	7 50	5	do 17	12 50	do do Havelock et Chapeau
Alliance.	do	do	do 12	171	157	19 10	5	do 17	24 10	do do do
Jason Gouid.	Cobden.	do	do 12	27	22	3 70	5	do 17	8 70	do do do

Kipawe.	Débarc. de Laït, Des Joachim.	do	do 13	43	31	4 30	5	do 17	9 30	do do Rivière Des Joachim.
Pembroke.	do	do	do 14	62	57	6 20	5	do 17	11 20	do do Lac aux Allumettes.
Allumette.	Havelock	do	do 19	22	3	2 50	5	do 14	7 50	do do Rivière au Calumet.
Eve.	Kingston	W. B. Simpson	do 2	7	2	1 20	5	Sept. 3	6 20	A hélice, passager, Haut-St. Laurent.
Starling.	Belleville	Anthony Dixon.	do 7	6	3	1 20	5	do 3	6 20	do do tonnage, Baie de Quinté.
Portsmouth.	Kingston.	W. B. Simpson.	do 8	153	98	15 30	5	do 20	20 30	do do fret et tonnage, rivière et canal Rideau.
Norman.	do	do	do 1	151	112	15 10	5	Oct. 2	20 10	A hélice, fret, Baie de Quinté et fleuve St. Laurent.
Mary Ann.	Ottawa	Duncan Graham	do 4	42	32	4 20	5	do 29	9 20	A hélice, tonnage, sur la r. et le c. Rideau.
John Egan.	Pembroke	do	do 9	238	98	26 70	8	do 17	34 70	A aubes, passager, Lac aux Allumettes.
Deux Rivières.	Roche Capitaine	do	do 9	84	34	8 40	5	Oct. 16	13 40	do do entre Roche Capitaine et Deux Rivières.
Water Lily.	Kingston	W. B. Simpson.	do 21	97	75	9 70	5	do 13	14 70	A hélice, fret et tonnage, rivière et canal Rideau.

NAVIRES A VAPEUR inspectés dans la division de Montréal, pour l'année expirée le 31 décembre 1872.

No. de l'Élévateur.	Nom du navire.	Date de l'inspection.	Tonnages effectifs.	Tonnages enregistrés.	Droits de tonnage.	Honoraires des Inspecteurs.	Date des paiements.	Totaux.	Observations.
No. 1	W. Bleakly	Avril 18	95	95	9 50	5	do 4	14 50	A hélice, Élévateur pour le grain.
No. 2	do	do 24	95	23	9 50	5	do 4	14 50	do do do
No. 3	do	do 18	95	23	9 50	5	do 4	14 50	do do do
No. 4	do	do 18	95	23	9 50	5	do 4	14 50	do do do
No. 5	do	do 19	132	90	13 20	5	do 4	18 20	do do do
No. 6	do	do 20	205	41	20 50	5	do 10	25 50	A aubes, tonnage, Lachine et Carillon.
No. 7	do	do 29	346	277	34 00	5	do 2	39 60	A hélice, fret, tonnage.
No. 8	do	do 1	45	15	5 70	5	juillet 1	10 70	do do do
No. 9	do	do 1	45	17	4 50	5	do 1	9 50	do do do
No. 10	do	do 2	165	44	16 50	8	do 25	24 50	A aubes, passagers.
No. 11	do	do 2	352	285	35 20	8	do 3	43 20	A hélice, passagers et fret.
No. 12	do	do 3	87	59	8 70	5	do 3	13 70	Remorqueur à hélice.
No. 13	do	do 4	314	125	31 40	8	do 1	39 40	Trav. à aubes, Montréal et St. Lambert.
No. 14	do	do 6	83	33	8 30	5	do 6	13 30	Fret, à aubes.
No. 15	do	do 7	346	184	34 60	8	do 2	42 60	Passager et fret, à aubes, Montréal et Hamilton.
No. 16	do	do 7	113	66	11 30	8	do 8	19 30	Passager et fret, à hélice, Montréal et rivière Moisie.
No. 17	do	do 8	308	189	30 80	8	do 4	38 80	Passager et fret à aubes, Montréal et Longueuil.
No. 18	do	do 9	83	30	8 30	5	do 4	13 30	Tonnage, à aubes.
No. 19	do	do 9	87	16	7 70	5	do 7	13 70	do do do
No. 20	do	do 9	41	10	4 10	5	do 6	9 10	Tonnage, à hélice.
No. 21	do	do 9	95	50	9 50	5	do 4	14 50	do do do
No. 22	do	do 9	92	40	9 20	5	do 4	14 20	Tonnage, Montréal et Lac Champlain.

LISTE DES NAVIRES A VAPEUR inspectés dans la division de Montréal, etc.—Suite.

Noms des bateaux-à vapeur.	Port de l'inspection.	Noms des percepteurs.	Date de l'inspection.	Tonnages effectifs.	Tonnages enregistrés.	Droits de tonnage.	Honoraires d'inspection.	Date des paiements.	Total.	Observations.
						\$ cts.	\$		\$ cts.	
Victory	Montréal	W. Bleakley	Mai 21	42	16	4 20	5	do	9 20	Touage, Montréal et Kingston.
Arctic	do	do	do	104	61	10 40	5	do	15 40	Touage, traversier.
Caroline	do	do	do	101	46	10 10	5	do	15 10	Fret, Montréal et Ottawa.
Oak	Hochelaga	do	do	92	21	9 20	5	do	14 20	Touage, Montréal et Lac Champlain.
City of Ottawa	Montréal	do	do	123	64	12 30	5	do	20 30	Touage, Montréal et Cornwall.
Kingston	do	do	do	344	201	34 40	8	do	42 40	Passager, à aubes, Montréal et Hamilton, brûlé.
Matilda	do	do	do	86	24	8 60	5	do	13 60	Touage, Montréal et Ottawa.
Magnet	do	do	do	427	148	42 70	8	do	50 70	Fret et passager, Montréal et Hamilton.
Laprairie	do	do	do	342	168	34 20	8	Juillet 11	42 20	Traversier, Montréal et Leprarie.
Corsican	do	do	do	435	244	43 50	8	Mai 2	51 50	Fret et passager, Montréal et Hamilton.
L. Renaud	do	do	do	336	127	33 60	8	do	41 60	Passager, Montréal et Cornwall.
Dandy	do	do	do	27	12	2 70	5	do	7 70	Touage.
Allen	do	do	do	57	17	5 70	5	do	10 70	Touage, Montréal et Ottawa.
Engineer	do	do	do	37	9	3 70	5	Sept.	8 70	Touage.
Mink	do	D. Graham, Ott	do	52	22	5 20	5	Mai 14	10 20	Touage, Montréal et Ottawa.
Flover	do	W. Bleakley	do	45	16	4 50	5	Juillet 5	9 50	Touage, havre de Montréal.
Bytown	do	do	Juillet 4	76	34	7 60	5	Mai 6	12 60	Fret, Montréal et Ottawa.
Messenger	do	do	do	28	18	2 80	5	Juillet 23	7 80	Touage, havre de Montréal.
Jannie	do	do	do	9	Aucun.	90	5	do	5 90	Touage, à aubes.
British American	do	do	do	83	52	8 30	5	do	13 30	Touage, Montréal et Lac Champlain.
Albert	do	do	do	104	30	10 40	5	Mai 10	18 30	do
Laurence	do	do	do	133	37	13 30	5	Juillet 25	10 70	do
Shickuna	do	do	do	97	17	9 70	5	do	14 70	do
Wood	do	do	do	31	64	6 40	5	Mai 10	11 40	do
Elfin	do	do	do	74	10	7 40	5	Mai 11	12 30	Vapeur à passagers.
Maud	do	do	do	133	43	13 30	5	Juillet 25	15 30	Touage, Montréal et Ottawa.
M. K. D.	do	do	do	108	37	10 80	5	Juillet 6	15 10	Touage, Montréal et Cornwall.
H. F. Bronson	do	do	do	101	28	10 10	5	do	15 10	do
Prince of Wales	do	do	do	214	68	21 40	8	Mai 16	29 40	Passager, Lachine et Carillon.
Eclerre	Lachine	do	do	7	16	1 70	5	do	5 70	A aubes, traversier.
Hawkesbury	do	do	do	44	16	4 40	5	do	9 40	Touage, Carillon et Grenville.
Cygné	Carillon	do	do	180	40	18 00	5	Mai 11	26 00	do
Atlas	do	do	do	83	40	8 30	5	do	13 30	Touage, à aubes.
Boston	Montréal	do	do	33	25	3 30	5	do	8 30	Touage, à aubes.

LISTE des navires à vapeur inspectés dans la division des Trois-Rivières, pour l'année expirée le 31 décembre 1872.

Noms des bateaux-à vapeur.	Port de l'inspection.	Noms des percepteurs.	Date de l'inspection.	Tonnages effectifs.	Tonnages enregistrés.	Droits de tonnage.	Honoraires d'inspection.	Date des paiements.	Total.	Observations.
						\$ cts.	\$		\$ cts.	
Yorck	do	do	do	351	195	35 10	5	do	40 10	Fret, à hélice, Montréal et Hamilton.
Montarville	do	do	do	253	114	25 30	5	Sept.	32 30	A aubes, pass., Montréal et Québec.
Dagmar	do	do	do	141	55	17 10	8	May	22 10	Pass., Montréal et le lac Carillon.
Aurora	Lachine	do	Oct.	113	24	11 30	8	do	19 30	Traversier, Lachine et Caughnawaga.
Jignece Tyler	Sorel	W. Bleakley	Avril 15	105	21	10 50	5	Avril 27	15 50	A aubes, touage, Rivier.
Fire Fly	do	do	do	92	46	9 20	5	Mai 2	14 20	Passagers, St. François et Sorel.
Sorel	do	do	do	86	43	8 60	5	do	13 60	do
Berthier	do	do	do	76	47	7 60	5	do	12 60	Passagers, Montréal et Sorel.
Montreal	do	do	do	570	284	57 00	8	do	65 00	Touage, Montréal et Chambly.
Chambly	do	do	do	268	76	26 80	8	do	31 80	do
Albion	do	J. Campbell	do	171	108	17 10	8	do	22 10	Touage.
Trois Rivières	do	Wm. Bleakley	do	503	225	50 30	8	do	58 30	Passagers, Montréal et Trois-Rivières.
Terrebonne	do	do	do	193	55	19 30	8	do	27 30	do
New York	do	do	do	176	53	17 60	8	do	25 60	do
Richelieu	do	do	do	126	83	12 60	8	Juin 2	19 40	do
Canada	do	J. Campbell	do	144	19	14 40	5	Mai 23	19 40	Québec.
Berthier	do	do	do	350	153	35 00	8	do	43 00	Maison de la Trinité, Montréal.
Montreal	do	Wm. Bleakley	do	114	29	11 40	8	do	16 40	Passagers, Montréal et Québec.
Québec	do	do	do	838	527	83 80	8	do	91 80	Sorel.
Victoria	do	do	do	272	114	27 40	8	do	32 40	Touage, à aubes, Chambly.
Rivière du Loup	do	do	do	176	80	17 60	8	do	22 60	do
Canada	do	do	do	41	25	4 10	5	do	9 10	Passagers, Montréal et Trois-Rivières.
Carillon	do	do	do	644	354	64 40	8	do	72 40	do
Bismark	do	do	do	87	8	8 70	5	Juillet 4	12 20	do
L. A. Sénécal	do	do	do	18	10	1 80	5	do	2 80	Touage, Québec et Chambly.
John	do	do	do	69	32	6 90	5	Juin 22	13 70	Touage, Whitehall et Montréal.
Casior	do	do	do	104	48	10 40	5	do	11 90	Touage, roues à l'arrière.
Boston	do	do	do	92	58	9 20	5	Mai 29	11 90	A hélice, touage, Sorel et Whitehall.
Maskinongé	Maskinongé	do	do	177	33	17 70	5	Juin 29	14 20	A aubes, touage, Montréal et Whitehall.
		do	do	33	22	3 30	5	do	22 70	Touage, St. François et Chambly.
Dixie	Trois-Rivières	C. Godby	Juin 3	185	Pas connu.	18 50	5	do	23 50	Passager.
Doré	do	do	do	45	3	4 50	5	do	9 50	do
Monaselle	do	do	do	34	3	3 40	5	do	8 40	do
Laval	do	do	do	66	4	6 60	5	do	11 60	St. Geneviève et Trois-Rivières.
St. Paul	do	do	do	20	4	2 00	5	do	7 00	Passer, Bécancour
Union	Sorel	Wm. Bleakley	do	126	40	12 60	5	do	17 60	do
Sorel	do	do	do	686	432	68 60	8	do	76 60	Touage, Montréal et Whitehall.
Champlain	Montréal	do	do	83	48	8 30	5	do	13 30	Passagers, Québec et Saguenay.
Abenakis	Sorel	Not paid	do	27	47	2 70	5	Mai 10	16 70	Traversier, L'Etolle.
Vermont	do	do	Juillet 22	117	47	11 70	5	do	16 70	Touage, Montréal et Whitehall.
Maria	do	W. Bleakley	Août 16	23	16	2 30	5	do	7 30	do
Arthur	Trois-Rivières	C. Godby	do	15	7	1 50	5	Sept.	6 50	do
Champion	Sorel	W. Bleakley	do	124	26	12 40	5	Août 27	17 40	do
King Bird	Rivière du Loup	do	Sept.	7	3	7 00	5	Juillet 25	5 70	do

LISTE des navires à vapeur inspectés dans la division de Québec, pour l'année expirée le 31 décembre 1872.

Noms des bateaux à vapeur.	Port de l'inspection.	Noms des percepteurs.	Date de l'inspection.	Tonnages effectifs.	Tonnages enregistrés.	Droits de Tonnage.	Honoraires des Inspecteurs.	Date des paiements.	Total.	Observations.
						\$ cts.	\$		\$ cts.	
Eclipse	Québec	J. W. Dunscombe	Avril 24	216	33	21 60	5	Mai 16	26 60	A aubes, touage, Montréal à Québec.
Contest	do	do	Mai 20	232	90	23 10	5	do 16	28 10	do do do Québec.
Fleuret	Lévis	do	13	104	22	10 40	5	do 16	15 40	do do do do
Hector	do	do	11	80	51	8 00	5	do 16	13 00	do do do do
St. Charles	do	do	11	103	65	10 30	5	do 16	15 30	do do do do
Lord Elgin	Québec	do	6	214	51	20 40	5	do 16	25 40	do do do do
William	do	do	4	208	131	20 80	8	do 16	34 10	do do do do
Royal	do	do	6	261	164	26 10	8	do 16	38 10	do do do do
Anglesa	do	do	7	153	97	15 30	5	do 17	20 30	do do do do
Heroules	Lévis	do	16	200	126	20 00	5	do 20	25 00	do do do do
Mansson	do	do	14	37	24	3 70	5	do 20	8 70	A hélice, touage au havre de Québec.
St. Antoine	do	do	20	168	126	16 80	5	do 20	21 80	A aubes, touage, Montréal à Québec.
Port Neuf	do	do	15	130	87	13 90	8	do 20	21 90	do pass, St. Jean, I. O., à Québec
Reinder	do	do	15	159	100	15 90	8	do 21	23 90	do do St. Antoine
Maid of Orleans	do	do	21	219	138	21 90	8	do 21	29 90	do do St. Jean Deschallons do
St. George	Québec	do	20	47	26	4 10	5	do 22	9 10	do do de Montréal à Québec.
Levis	do	do	14	127	64	12 70	5	do 22	17 70	A hélice, touage au havre de Québec.
E. P. Doré	do	do	22	120	76	12 00	5	do 22	20 00	A aubes, touage, Montréal à Québec.
Reinder	do	do	26	135	85	13 50	5	do 22	18 50	do touage, Montréal à Québec.
Indian Cove	do	do	25	203	128	20 30	8	do 22	28 30	do traversier du G. I.
Sampson's Boom	do	do	28	159	100	15 90	8	do 22	23 90	do do Québec et Lévis
St. George	Lévis	do	27	169	100	16 90	8	do 22	24 90	do do do
Levis	do	do	27	1127	319	112 70	8	Avril 19	117 70	Prop, fret, Québec et Montréal.
Meritt	Québec	W. Bleakley	Avril 29	387	215	29 20	8	do 19	46 70	A aub, pass, et toua, Montréal au Golfe
Rocket	do	do	29	252	109	25 20	8	do 19	33 20	do do do
Meteor	do	do	29	340	232	34 00	8	do 19	42 00	Prop, pass, de Québec à Pictou, N. E.
Gaspé	do	do	2	648	427	64 80	8	do 19	72 80	do Montréal à Pictou, N. E.
Mary	do	do	2	60	35	6 00	5	Mai 2	11 00	A aubes, touage, de Montréal à Québec.
Damless	do	do	4	81	35	8 10	5	do 6	13 10	A hélice, touage au havre de Québec.
Margaret	do	do	4	67	36	6 70	5	do 6	11 70	do do do
Secret	do	do	2	487	295	46 60	8	do 7	54 60	A aubes, pass, de Québec à Pictou, N. E.
Floussac	do	do	2	142	46	14 20	5	do 11	19 20	do touage, rivière Saguenay
St. Nicholas	Lévis	do	10	82	52	8 00	5	do 15	13 00	do de Québec à N. Liverpool
Ranger	do	do	11	218	152	24 10	8	do 16	32 10	do touage, et limité pour 50 pass.
St. Andrew	Québec	do	Avril 20	241	137	24 10	8	do 16	26 80	do touage, de Montréal au Bic.
Hero	do	do	Avril 29	209	151	20 90	5	do 16	25 90	do do Québec

Clyde	do	do	27	237	149	23 70	8	do	31 70	do à pass, Québec à Chicoutimi.
Advance	do	do	27	393	235	40 30	5	do	48 30	do do Montréal.
Voyager	do	do	7	137	77	13 70	5	do	16 30	do do do
Québec	do	do	8	89	56	8 90	5	do	13 90	do do do
Napoléon III.	do	do	21	92	55	9 10	5	do	14 20	do do do
Mersey	do	do	14	60	34	6 00	5	do	11 00	Remorqueur à hélice, sur port, Québec.
Powertul	do	do	10	199	126	19 90	5	do	24 90	Remorqueur à aubes, Montréal au Bic.
Etche	do	do	8	152	96	15 20	8	do	23 20	Steam, à roues, à pass, Québ. à St. J. sea
Kate	do	do	4	28	2	2 80	5	do	7 40	Rem. sur port de Québec, Deschallons.
Fire Fly	do	do	24	16	16	2 40	5	do	7 40	Remorqueur à aubes sur rivière.
James	do	do	24	21	21	10 30	8	do	18 30	Stea, à roues à p., Québ. à N. Liverpool
Conqueror No. 2	do	do	26	233	89	23 30	8	do	24 80	Remorqueur à aubes, sur golfe et rivière.
Conqueror No. 1	do	do	13	198	155	19 80	5	do	24 80	do do do
Champion	do	do	30	185	89	18 50	5	do	23 50	do do do
Fairy	do	do	13	161	6	1 30	5	do	6 30	do do do
Prince Edouard	Lévis	do	30	161	111	16 20	8	do	24 20	Remorqueur sur port.
Northern	do	do	27	1622	902	162 20	8	do	170 20	Trav. hiver, à hélice, Québec et Lévis.
Flora	Québec	do	11	49	24	5 00	5	do	10 00	Stea, à aubes, à p., (est partip. New-York
Miramichi	Lévis	do	14	727	491	72 20	8	do	80 20	Remorg. sur port (pendant l'automne)
National	do	do	17	121	77	12 20	8	do	20 20	Stea, à aubes à p., Québ. à Pictou, N. E.
Midge	do	do	16	30	22	3 00	5	do	8 00	do do
Amanda	Lévis	do	30	11	6	1 10	5	do	6 10	Remorqueur à aubes.
Hope	do	do	11	11	1	1 50	5	do	6 50	Remorqueur sur port.
Cly	Québec	do	24	14	19	5 20	5	do	10 20	do
Beaver	Lévis	do	29	51	99	14 60	8	do	22 60	Stea, à aubes, à pass, Québec à Moisie.
Southern	do	do	19	145	99	14 60	8	do	22 60	Steamer à aubes, à passagers. Partit pour
Alhambra	do	do	27	1622	906	162 20	8	do	170 20	N. Y. pendant l'automne.
Arctic	Montréal	do	2	1062	722	106 30	8	Sept. 4	114 30	Propulseur, passagers et fret, Montréal
St. Croix	do	do	23	153	104	15 30	8	do	23 30	à Pictou, St. Jean, N.
Pointe Lévis	do	do	28	149	94	14 30	8	do	22 90	Prop. à hélice, trav. d'hiv., Lévis à Qué.
Express	do	do	24	98	59	9 30	5	do	14 30	Stea, à aubes, à pass, Québec à St. Croix
Pictou	do	do	24	99	62	10 00	5	do	15 00	do do
Manitoba	do	do	24	737	544	75 70	8	do	83 70	do do St. Nicholas
Notre Dame de L.	do	do	24	136	66	13 40	5	do	18 40	do do Berthier.
James McKenzie	Lévis	do	7	135	65	13 50	8	do	21 50	Remorg. à aubes, Québec à Beauharnois
Storn	do	do	17	448	125	44 80	5	do	49 80	Passer à aubes, Pointe Lévis
Tiger	do	do	22	51	37	5 50	5	do	20 50	Remorg. à aubes, Montréal à Québec.
New Dominion	do	do	15	141	89	14 10	5	do	19 10	do à hélice sur port de Québec.
	do	do	17	38	26	8 80	5	do	8 80	do do

LISTE des navires à vapeur inspectés dans la division de la Nouvelle-Ecosse et du Nouveau-Brunswick, pendant l'année expirée le 31 décembre 1872.

Noms des bateaux à vapeur.	Port de l'inspection.	Nom des percepteurs.	Date de l'inspection.	Tonnages effectifs.	Tonnages enregistrés.	Droits de tonnage.	Honoraires des inspecteurs.	Date des paiements.	Total.	Observations.
				Tons.	Tons.	\$ cts	\$	Mois.	\$ cts	
Hiram Perry	St. Jean, N.-B.	J. R. Ruel	Avril 2	79	39	7 90	5	Avril 29	12 90	Le premier remorqueur à hélice inspecté dans mon district cette année.
Lincoln	do	do	do	87	32	8 70	5	do	13 70	Remorqueur à aubes.
St. John	do	do	do	34	6	3 40	5	do	8 40	Remorqueur à hélice neuf, 1872.
Sumby	do	do	do	184	108	10 20	8	do	26 40	Remorqueur à aubes.
Ada C.	do	do	do	102	30	10 20	8	do	18 20	do
City of St. John	do	do	do	709	518	70 90	5	Avril 13	78 90	Steamer à aubes, à pass., Baie de Fundy.
Hercules	do	do	do	53	13	5 30	8	do	23 90	do à aubes
General	do	do	do	159	23	15 90	8	do	18 50	do à passagers,
Tiger	do	do	do	105	19	10 50	8	do	91 90	do
Rohesay	do	do	do	839	627	83 90	5	Avril 7	91 90	Remorqueur à hélice sur port.
Xanthus	do	do	do	64	23	6 40	5	do	16 70	do
Victor	do	do	do	765	532	76 50	5	do	7 90	do
David Weston	do	do	do	481	282	48 10	8	do	84 50	Steamer à aubes à passagers.
Scud	do	do	do	128	77	12 80	8	do	56 10	Neuf venant d'Angleterre, 1872.
Antelope	do	do	do	27	128	27	8	do	20 80	do
City of Fredericton	Fredericton, N.-B.	do	do	252	196	25 20	8	do	33 20	Steamer neuf, à aubes, 1872.
May Queen	St. Jean, N.-B.	do	do	502	361	50 20	5	do	58 20	do
Cochituate	St. George, N.-B.	J. A. Moran	do	68	21	6 80	5	do	11 80	Remorqueur neuf, 1872, St. Jean, N.-B.
Empress	St. Jean, N.-B.	J. R. Ruel	do	17	17	1 70	5	do	16 70	do
Western Explorer	do	do	do	671	352	67 10	8	do	75 10	Perdu le 28 mai 1872, à aubes.
Neptune	do	do	do	424	169	42 40	8	do	50 40	Traversier neuf 1872.
Alida	do	do	do	52	19	5 20	5	do	11 40	Remorqueur à hélice.
Empress	do	do	do	64	29	6 40	5	do	100 90	do
Fred. Leavite	Annapolis, N.-B.	John Tobias	do	18	15	1 80	5	do	6 80	Steamer à aubes à pass., Baie de Fundy.
G. W. Johnson	Yarmouth, do	T. Moberly	do	72	35	7 20	5	do	12 20	Traversier à hélice, Nouvelle-Ecosse.
Princess of Wales	Pictou, do	D. McCulloch	do	935	630	93 50	8	do	101 50	Remorqueur, port de Yarmouth.
St. Lawrence	do	do	do	845	675	84 50	8	do	13 20	Passer à aubes, St. Jean.
East Riding	do	do	do	85	54	8 50	5	do	92 50	do
May Flower	do	do	do	136	136	13 60	5	do	21 60	Passer à aubes, St. Jean.
Pluto	do	do	do	86	86	8 60	5	do	13 60	Brise cet automne, remorqueur à hélice.

Conqueror	do	do	do	146	146	14 60	5	do	17	Propulseur, Pictou.
Uncorior	Halifax,	E. Binney	do	46	20	4 60	5	do	22	do havre de Halifax.
Henry Horver	do	do	do	34	32	3 40	5	do	8 40	do
M. A. Starr	do	do	do	244	166	24 40	5	do	22	do
Teaser	Chatham, N.-B.	D. Ferguson	do	42	42	4 20	5	do	27	Chatham, do
New Era	Newcastle, do	Wm. Parker	do	54	43	5 40	5	do	28	à passagers, Miramichi.
Newcastle	do	do	do	30	20	3 00	5	do	29	Remorqueur à hélice, Newcastle, N.-B.
Sultan	do	do	do	29	15	2 90	5	do	29	Steamer à aubes, à passagers, Ile du Prince-Edouard et Halifax.
Commerce	St. Jean	J. R. Ruel	do	314	278	31 40	8	do	39 40	do
Tawn	do	do	do	621	457	62 10	8	do	70 10	Steamer à aubes à pass., riv. St. Jean
Sneek	do	do	do	23	7	3 60	5	do	8 60	Remorqueur à hélice
Bessie B.	do	do	do	30	9	3 00	5	do	18	do
Telegraph	do	do	do	133	59	13 50	8	do	24	Passer à aubes, Indian Town, N.-B.
Gladiator	Richibouctou	D. Hannington	do	27	36	7 00	5	do	21	Remorqueur à hélice, neuf, venant des Etats-Unis.
Richmond	Lenox Pass, C. B.	S. Donovan, Architect, C. B.	do	8	44	4 40	5	do	9 40	Neuf, 1872, à aubes.
Glendon	St. Jean, N.-B.	J. R. Ruel	do	266	175	26 60	5	do	34 60	do à hélice, pour fret.
Relief	do	do	do	59	59	5 90	5	do	10 90	Remorqueur à hélice, havre de St. Jean.
Enterprise	do	do	do	72	72	7 20	5	do	12 20	do
Onagondy	do	do	do	10	3	1 00	5	do	12	Passer à aubes.
Highlander	do	do	do	294	98	29 40	8	do	37 40	do havre de St. Jean.
Forty-second	Fredericton, N.-B.	T. Robinson	do	184	184	18 40	8	do	26 40	A passag., haut de la riv. St. Jean, N.-B.
Ida Whittier	do	do	do	49	49	4 90	5	do	9 90	do passeur, Frédérickton, N.-B.
New Dominion	do	do	do	250	250	25 00	5	do	33 00	do haut de la riv. St. Jean.
do	do	do	do	14	18	1 80	5	do	13 80	do passeur, Frédérickton.
do	do	do	do	13	25	2 50	5	do	7 50	do
do	do	do	do	13	28	2 80	5	do	11 00	do
do	do	do	do	19	28	1 90	5	do	11 00	do
do	do	do	do	20	136	13 60	8	do	21 60	Remorqueur à hélice, Pictou, N.-B.
do	do	do	do	24	168	16 80	8	do	24 80	A aubes, à passagers.
do	do	do	do	61	92	6 10	5	do	11 00	Remorqueur à hélice.
do	do	do	do	140	140	14 00	8	do	22 00	A aubes, à passagers.
L. Boyer	Little Glace Bay, C. B.	Wm. M. Bowen	do	42	42	4 20	5	do	9 20	Remorqueur à hélice, neuf, venant des Etats-Unis, 1872.
Dolphin	Big C. B. Bay	C. Rigby	do	26	26	2 60	5	do	25 40	Nouv. venant des Etats-Unis, 1872.
Albert	Lingan, C. B.	David McKean	do	26	26	2 60	5	do	25 40	Vérific. de la chaudière, pas de certific. acc.
St. George	St. Jean, N.-B.	F. E. Leaver	do	174	72	17 40	8	do	31	Neuf, 1872, fret.
Rothsary Castle	do	J. R. Ruel	do	37	18	3 70	5	do	38	Remorg. à hélice, havre de St. Jean.
J. C. Vail	do	do	do	21	177	17 70	5	do	25 70	Steamer côtier à aubes, N. B.
Bismarck	St. Jean	D. Ferguson	do	9	14	2 80	5	do	7 80	Passer, Pointe Gondola.
Fred. Clinch	Fredericton	J. R. Ruel	do	12	10	4 90	5	do	9 90	Neuf, 1872, remorg. à hélice, riv. St. Jean.
Sir C. Ogle	St. Jean	do	do	15	3	1 30	5	do	20 60	Remorg. à hélice, rivière Musquash.
Mic Mac	Halifax, N.-B.	E. Binney	do	23	76	12 60	8	do	23 80	Passer à aubes, havre de Halifax.
Chibucto	do	do	do	26	120	15 00	8	do	27	do
Duigro	St. Jean, N.-B.	J. P. Ruel	do	18	21	1 80	5	do	10 70	do
			Dec.	37	21	3 70	5	do	10 70	Neuf, 1870, rem. à hélice, St. Jean, N.-B.

MONTANT total du tonnage, effectif et enregistré, total des droits de tonnage et des honoraires des inspecteurs, ainsi que le montant pour chaque division d'inspection et nombre des bateaux à vapeur inspectés en Canada, pendant l'année expirée le 31 décembre 1872.

Nom de la division.	Tonnage effectifs.	Tonnage enregistrés.	Droits de tonnage.	Honoraires des inspecteurs.	Totaux.	Observations.
			\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	
Ontario-Ouest, lacs Huron et Supérieur	23,950 22	16,770 93	2,355 81	836 00	3,166 31	
Ontario-Est	11,734 05	6,881	1,277 60	454 00	1,731 60	
Montréal	8,704	3,648	849 20	348 00	1,197 20	
Trois-Rivières	7,242	3,372	709 10	227 00	936 10	
Québec	18,771 12	10,421 55	1,770 70	462 00	2,232 70	
Nouveau-Brunswick et Nouvelle-Ecosse	13,622	9,039	1,362 20	457 00	1,819 20	
Canada	84,023 84	50,132 48	8,324 61	2,784 00	11,083 11	

No. 2.—ETAT numérique des navires à vapeur ajoutés à la marine de la Puissance, pendant l'année expirée le 31 décembre 1872, indiquant leur classe et la force de leurs machines, s'ils sont de bois ou de fer, leur tonnage effectif et enregistré, les lieux où ils ont été construits et à quoi ils sont employés.

Nom du navire.	Force en chevaux	Classe.	De bois ou de fer.	Tonnage effectif.	Tonnage enregistré.	Lieu et année de sa construction.	Objet à quoi il est employé.
<i>Ontario Ouest, Division des lacs Huron et Supérieur.</i>							
Ocean	33	Steamer à hélice.	Bois	358	287	Port Dalhousie, 1872....	Transp. de fret et de passagers, Montréal et Chicago
Argyle	37	do	do	355	286	Ste. Catherine, 1872....	do do do
City of Chatham	52	do	do	361	267	Chatham, 1872....	do do do
Canada	54	St. à roues et à hél.	do	353	267	Hamilton, 1872....	do do do
Lake Ontario	34	Steamer à hélice.	do	375	.....	Port Dalhousie, 1872....	do do do
Lake Michigan	34	do	do	367	.....	Ste. Catherine, 1872....	do do do
Thames	7	Remorq. à hélice	do	40	30	Chatham, 1872....	Fret et remorquage, Chatham et Détroit.
S. S. Edsall	67	do	do	150	94	Buffalo, E. U., 1865....	Remorquage des radeaux, Toronto et Prescott.
John S. Clark	22	do	do	33	13	Chicago, E. U., 1867....	do dans le port de Toronto.
Col. Strickland	19	do	do	57	44	Lakefield, 1871....	Transp. de passagers et fret, lacs de Pierre et Clair.
Wm. Hall	30	A roues latérales	do	56	31	Buffalo, E. U., 1864....	Rem. du bois de const. etc., Rondeau et Ile Pelée.
City of Dresden	18	Remorq. à hélice	do	129	69	Windsor, 1872....	Transport des passagers, Dresden et Détroit.
Mary K. Robertson	47	do à v. et à hél.	do	367	243	Chatham, 1872....	do du fret, Chicago et Collingwood.
Livon	37	do	do	378	335	Ste. Catherine, 1872....	do et rem. des b., Chica. et Kingston.
E. B. McPherson	7½	Rem. à hélice	do	29	26	Goderich, 1871....	Rem. dans le p. de Goderich, des chal. serv. au drag.
Transit	166.02	do à hél. double	do	759	327	Windsor, 1872....	Trav. des chars du ch. de fer G. O., Windsor et Dét.
W. S. Ireland	12	do à hélice	do	104	62	Wallaceburg, 1872....	Remorquage et fret, rivières Thames et Détroit.
W. A. Routh	21	do do	do	49	43	Port Colborne, 1871....	Remorquage, Port Colborne et lac Érié.
E. Windsor	9	do do	do	68	37	Sombra, 1871....	do et b. à bois, riv. Sydenham et Ste. Claire
Georgiana	25	do à roues lat.	do	64	40	Dunnville, 1872....	Remorquage et fret, Dunnville et Buffalo.
Whistle Wing	10.08	do do	do	31	17	Peterboro, 1872....	Passagers et fret, lac Mice et rivière Otonabee
International	155	A roues lat. double	do	1,052	.....	Port Érié, 1872....	Traversier des chars, pointe Edouard et fort Gratiot.
Issac May	52	Barge à hélice	Bois	190	.....	Port Welland, 1872....	Remorquage et fret Wabashene et Chicago.
Silver Spray	30	Rem. à hélice	do	532	45	Sandusky, U. S., 1869....	do Silver Islet et lac Supérieur.
M. J. Mills	2½	do do	do	14	5	Sault St. Marie, E. U., 1866	do Fort William et baie du Tonnerre, lac Supérieur.
Maggie K. King	13½	do do	do	25	25	Port Robinson	do canal Welland.
Helen Grace	17	do do	do	55	45	Buffalo, E. U., 1869....	do Silver Islet et baie du Tonnerre.
Kamistatiqua	18	Remorqueur	do	129	65	Baie Verte, E. U....	Passagers et fret, Fort William et lac Supérieur.

ETAT numérique des navires à vapeur, ajoutés à la marine de la Puissance, pendant l'année, etc.—*Suite.*

Nom du navire.	Force en chevaux	Classe.	De bois ou de fer.	Tonnages effectifs.	Tonnages enregistrés.	Lieu et année de sa construction.	Où et à quoi il est employé.
<i>Ontario Ouest. Division des lacs Huron et Supérieur.—Suite.</i>							
Vanderbilt	26	Roues latérales	Bois	109	53	Lindsay, 1872	Passagers et fret, Lindsay et Port Perry.
Mary A. Laughlin	13½	Remorq. à hélice.	do	12	12	Buffalo, E. U., 1871	Remorquage, Canal Welland et havres.
Sam Perry	2	do	do	42	42	Port Dalhousie, 1872	do
Maid of Midland	2-10	A hélice	do	12	12	Oakville, 1871	Passagers et fret, Pénétanguishene et Coldwater.
<i>Division Est d'Ontario.</i>							
China	60	A hélice	Bois	355	259	Kingston	Entre Chicago et Montréal, avec fret et passagers.
Maud	71	Roues latérales.	Comp. so.	121	46	do	Est. à passagers entre les ports de la B. de Quinté.
Forest Queen	44	do	Bois	220	93	Pembroke	Remorquage, sur le lac des Allumettes.
Jane	51	do	do	99	49	Hull	Bateau traversier, entre Hull et Ottawa.
Chaudière	57	do	do	234	68	Kymer	Remorquage, sur le lac Du Chêne.
Portsmouth	10-05	A hélice	do	153	96	Kingston	Remorq. et fret, sur le canal et la rivière Rideau.
Norman	10	do	do	151	112	Lac Opinicon	do
John Egan	44	Roues latérales.	do	238	98	Pembroke	Steamer à passagers sur le lac des Allumettes.
Deux Rivières	16	do	do	84	34	Roche Capitaine	do
<i>Division des Trois-Rivières.</i>							
York	98-04	Pas de classe	Bois	351	195	Montréal	Fret entre Montréal et Hamilton.
Montarville	58-21	do	do	253	114	do	Passagers entre Montréal et Québec.
<i>Division de Montréal.</i>							
John	43-57	Aubes	Bois	104	48	Sorel	Remorq. entre Montréal et Whitehall.
Boston	45-53	do	do	177	33	do	do
Marie	9-26	do	do	23	16	do	St. François et Sorel.
Abenakis	31-68	do	do	27	do	do	do
Vermont	36-63	do	do	117	47	Sorel	Montréal et Chambly.

Nom du navire.	Force en chevaux	Classe.	De bois ou de fer.	Tonnages effectifs.	Tonnages enregistrés.	Lieu et année de sa construction.	Où et à quoi il est employé.
<i>Division de Québec.</i>							
Champion	140	Remorqueur à hélice	Bois	185-76	89-52	Lévis	Remorquage, Montréal au Golfe.
Flora	43	do	do	49-96	24-84	Buffalo, E.-U.	Remorquage sur port, Québec.
Contest	52-85	A aubes	Comp. so.	231-29	90-19	Québec	do
Pictou	66-98	Vapeur à hélice	Bois	736-74	544-17	New York, E.-U.	Remorquage, de Montréal au Bic. en bas.
Miramichi	907-82	A aubes	Acier	727-20	491-14	Liverpool, Angleterre	Fret et passagers, de Montréal à Pictou, N.-E.
James	93-51	do	Bois	125-50	31-42	New Liverpool, Québec	do
Conqueror No. 2.	99-22	do	Fer	233-04	24-47	Clyde, Ecosse	do
Northern	400	do	do	1622-17	904-81	Liverpool, Angleterre	Remorquage, de Montréal au golfe.
Southern	400	do	do	1622-04	906-22	do	Est arrivé ici en juillet et ramené à New-York.
Beaver	27-25	Remorq. à hélice.	do	146-85	99-86	Clyde, Ecosse	Fret et passagers, faisant le commerce de Québec à Moïstie.
<i>Division du Nouveau-Brunswick et de la Nouvelle-Ecosse.</i>							
St. John	30	Aucun	Bois	34	6	St. Jean, N.B.	Havre de St. Jean, N.-B., remorqueur.
Captain	100	do	do	68	21	do	do
Scud	240	A. I.	Fer	481	285	Angleterre	St. Jean, passagers, Baie de Fundy.
Western Extension	90	Aucun	Bois	424	169	St. Jean, N.B.	Havre de St. Jean, travers du chemin de fer.
City of Fredoncton	100	do	do	252	136	Frédéricton, N.B.	Passagers, Upper River, St. Jean, N.B.
Chicoute	16	do	do	16	16	Etats-Unis	Remorqueur, Rivière Macadavie, N.B.
Gladiator	21	do	do	70	36	do	Remorqueur, Rivière Richibouctou, N.B.
Glenon	49	do	do	266	175	St. Jean, N.B.	Fret, E.-U.
C. M. Cates	24	do	do	42	42	Etats-Unis	Littlé Glace Bay, remorqueur.
Albert	21	do	do	174	87	St. Jean, N.B.	Passagers et fret, Baie de Fundy.
Richmond	52	do	do	44	44	Halifax, N.B.	Steamer à hélice, à passagers, Cap Breton.
Bismarck	8	do	do	49	10	Frédéricton, N.B.	Rivière St. Jean, remorqueur.
Derigo	26	do	do	57	21	St. Jean, N.B.	do

No. 3.—ÉTAT numérique des navires à vapeur perdus, démolis ou désarmés comme hors de service dans la Puissance, pendant l'année expirée le 31 décembre 1872, indiquant leur classe et la force de leurs machines, s'ils sont de bois ou de fer, leur tonnage effectif et enregistré, les lieux où ils ont été construits et le lieu et la nature de l'accident.

Nom du navire.	Force en chevaux	Classe.	De bois ou de fer.	Tonnage effectif.	Tonnage enregistré.	Lieu et année de sa construction.	Lieux et nature de l'accident.
Héro.....	9	Remorq. à hélice..	Bois.....	16	16	.....	Remorqueur, Owen Sound ; coulé à fond dans le port.
Champion.....	58	do	do	51	34	Lac Seneca, E.-U.....	do renversé sur le rivage.
Dalhousie.....	32	Steamer à hélice...	do	353	286	Ste. Catherine, 1869.....	Fret, Chicago et Montréal ; incendié à côté de l'Oak Orchard, Lac Ontario ; perte totale.
Mary Ward.....	148	do	do	345	236	Wallaceburg, 1869.....	Passagers et fret ; échoué près de Collingwood.
Hercules.....	46	Aubes.....	do	470	351	Ile du Jardin.....	Remorqueur, entre Hamilton et Québec.
Highlander.....	89	do	do	300	182	do	do
St. Helen.....	60	do	do	269	79	do	Vapeur à passagers, entre Trenton et Montréal.
Kingston.....	89	do	do	344	201	do	do do et fret, Chicago do
China.....	44	Hélice.....	Bois	355	259	Kingston.....	do do do et fret, Chicago do
Pontiac.....	38-30	Remorq. à roues...	do	120	66	Pembroke.....	do do do Lac aux Allumettes.
Lawrence.....	83-82	Aucune classe....	do	133	37	Montréal.....	Remorqueur entre Montréal et Chambly ; brûlé le 20 novembre.
Gaspé.....	34-7	Steamer à hélice...	Fer.....	340	231-72	Greenock.....	Fret et passagers, Montréal à St. Jean, Terre-Neuve ; échoué sur la pointe sud près de Langlade, St. Jean, Terre-Neuve, et brisé.
Phoenix.....	159	Aubes.....	Bois.....	104	22	Lévis.....	Remorq. ; incendié en descendant, un radeau à Baticscan.
James McKenzie.....	53	do	do	448	125	Québec.....	Remorqueur, Québec et Montréal ; brisé cet hiver.
Alliance.....	220	Remorq. du havre.	do	69	47	Sorel.....	Remorqueur du havre ; brisé et reconstruit.
Empereur.....	30	Aucun.....	do	671	352	St. Jean, N. B.....	Baie de Fundy, passagers
Pluto.....	75	do	do	86	86	Pictou, N. E.....	Havre de Pictou, N.-E., remorqueur.
Gazelle.....		do	do	109	77	Etats-Unis.....	Frédéricton, N.-B., passagers, haut de la rivière.

No. 4.—MÉCANICIENS DE BATEAUX A VAPEUR.—Examens et renouvellements pendant le trimestre expiré le 31 mars 1872; classe des mécaniciens, leur résidence, année de leur premier examen, nombre de leurs renouvellements, nom du steamer sur lequel ils ont servi en dernier lieu, par qui ils ont été examinés, date de leur certificat, et montant des honoraires.

Nom du mécanicien.	Classe du mécanicien.	Classe de l'aide-mécanicien.	Année de l'examen.	Nombre de renouvellements.	Lieu de résidence.	Nom du steamer sur lequel il a servi en dernier lieu.	Par qui a été examiné.	Date du certificat.	Honoraires. \$ cts.
John Stevens	Seconde	Première.	1866	5	Bobcaygeon	Red River	Bur. de l'I.B.V.	Janv. 17	1 00
Charles Sinter	Seconde	Troisième	1865	7	Ste. Catharine	Prince Alfred	do	Fév. 19	1 00
Geo. Wright	Première	Première	1869	3	Cobourg	Annie Reid	do	do 19	1 00
William Weir	Première	Troisième	1872	60 jours	Hamilton	Lady Brishere	Présid. B. I.B.V.	do 27	1 00
Alex. Thibodeau	Troisième	Troisième	1869	3	Sorel	Cultivateur	X. Befort	do 28	1 00
Alex. St. Martin	do	do	1870	2	do	Messenger	Bur. de l'I. B. V.	do 28	1 00
Nazère Gillette	Seconde	Seconde	1869	3	do	Salisbury	X. Befort	do 28	1 00
John Fonticway	do	do	1869	3	do	Alice	do	do 28	2 00
Edmund Delait	Troisième	do	1869	3	do	Messenger	Bur. de l'I.B.V.	do 28	1 00
Pierre Bérard	do	do	1866	6	do	Royal	do	do 28	1 00
Wm. Laurre	do	do	1869	3	do	Rocket	do	do 28	1 00
Charles Ross	do	Troisième	1869	3	Pointe de Sable	Snow Bird	do	do 28	1 00
James Hughes	Seconde	Première	1862	10	Arnprior	Allumette	do	do 28	1 00
Robert Halliday	Première	Première	1869	3	Prescott	Oregon	do	do 28	1 00
Henry Thurston	do	do	1869	3	Kingston	Glide	J. Taylor	do 28	1 00
Fred. Dewsbury	Seconde	do	1862	10	do	Bristol	Bur. de l'I. B. V.	do 28	1 00
James McArthur	do	Troisième	1869	3	do	do	do	do 28	1 00
John Dungan	do	Première	1863	9	Prescott	Prince Arthur	do	do 28	1 00
Geo. Ostrang	Première	Seconde	1863	9	Portage du Fort	Union Forwarding Co.	do	do 28	1 00
Sylvester Sullivan	Seconde	Troisième	1860	12	Kingston	Banabee	do	do 28	1 00
James Buchven	Première	Première	1868	3	Kingston	A l'emploi du gouvernem.	do	do 28	1 00
James Davis	Première	do	1861	11	Toronto	do	do	do 28	2 00
Alex. Sheridan	Troisième	do	1869	3	Kingston	Pas d'emploi	do	Mars 6	1 00
Wm. Leclair	do	do	1868	4	Toronto	Ellin	do	do 6	2 00
Michel Gerrais	Seconde	Troisième	1860	12	Sorel	Montréal	do	do 11	1 00
Narcisse Barbelle	do	do	1869	3	do	S. Tourville	do	do 11	1 00
Edward Pelier	Troisième	Seconde	1869	3	do	Pas d'emploi	do	do 11	2 00
Ed. Ruisseau	Seconde	Troisième	1869	3	Kingston	Montréal	X. Befort	do 11	2 00
Joseph Martin	do	do	1872	60 jours	do	Meteor	do	do 11	1 00
Léandre Godin	do	do	1872	do	do	Meteor	do	do 11	1 00
William Matte	do	do	1872	do	do	L. A. Sencal	do	do 11	1 00
Narcisse Lamontagne	do	do	1872	do	do	Meteor	do	do 11	1 00
Duncan McLinnnes	do	do	1871	1	do	Chambly	do	do 11	1 00
					do	Enterprise	Bur. de l'I. B. V.	do 11	1 00

No. 4.—MÉCANICIENS DE BATEAUX A VAPEUR.—Examens et renouvellements pendant le trimestre expiré le 30 juin 1872.—Switz.

Nom du mécanicien.	Classe du mécanicien.	Classe de l'aide-mécanicien.	Année de l'examen.	Nombre de renouvellements.	Lieu de résidence.	Nom du steamer sur lequel il a servi en dernier lieu.	Par qui a été examiné.	Date du certificat.	Honoraires.
John Burgess.	Première		1860	12	Sorel	Meteor	Bur. de H. B. V.	Mars	1 00
Wm. Smith	do		1860	12	do	Rocket	do	do	2 00
Wm. Leavie	Troisième		1869	3	St. Joseph.	Remorqueur, Albion	do	do	2 00
Siméon Thériault	do		1860	12	Lévis	do Hero.	do	do	1 00
Jouis Fréchette	do		1867	5	do	do Voyageur	do	do	1 00
Elie Rousseau	do		1860	12	Pte. Lévis.	S. S. Georgia	do	do	1 00
Thos. Poliquin	Première		1860	12	Windsor	Remorqueur, Ranger	do	do	1 00
Francis Levallier	Troisième		1860	12	Lévis	do City	do	do	1 00
Octave Filteau	Seconde		1868	4	St. Apollinaire	S. S. Georgia	do	do	1 00
Elie Bargeron	Première		1868	4	do	Remorqueur, Queen	do	do	1 00
Isidore Languey	do		1868	12	do	Assarastagsen	do	do	2 00
Charles Eichenbarg	do		1860	5	do	I. McKenzie	do	do	2 00
Damas Dion	do		1860	12	do	S. S. Georgia	do	do	1 00
Victor Filteau	Seconde		1860	12	Lindsay	Victoria	do	do	1 00
P. Carboneau	do		1860	7	Windsor	Union	do	do	1 00
Antil Mills	Première		1872	Novr.	Prescott	Ann Sisson	do	do	1 00
John Miller	do		1862	10	St. Catherine	Lilly Kerr	do	do	2 00
James Dugan	Seconde		1866	6	Goderich	Wm. Seymour Herald	Présid. B. I. B. V.	Avril	1 00
M. H. Cathrie	do		1872	60 jours	Brookville.	Barge à vapeur Herald	do	do	1 00
John McDonald	Troisième		1872	6	Kingston	Rescue	Bur. de H. B. V.	Janv.	1 00
Hugh McKenzie	Seconde		1864	8	Kingston	Branford	do	do	1 00
James H. Kelly	do		1869	3	Ile au Jardin.	Kingston	J. Taylor	Mars	1 00
Robert Flanagan	Troisième		1869	60 jours	do	City of Ottawa	Bur. de H. B. V.	Janv.	1 00
Wm. Sutherland.	do		1872	7	Pembroke.	Pontiac	do	do	1 00
Ed. Marchand.	Seconde		1864	3					1 00
Terance Roney	Seconde		1869	3					1 00

David McLean	Troisième		1869	3	Aylmer	Pontiac.	Bur. de H. B. V.	Janv.	1 00
Geo. Henderson	Seconde		1869	3	Kington.	Glide	do	do	1 00
Jeffrey Power	Troisième		1866	6	Ottawa.	Queen of the Isles	do	do	1 00
Thos. Stanton	Première		1869	3	Orillia.	Carrella	do	do	1 00
S. R. Barbour	do		1872	60 jours	Yarmouth, N. E.	Gipsy	Wm. W. Smith	Avril	1 00
Daniel McCarthy	do		1872	do	St. Jean	Relief	do	do	1 00
Moses Ward	do		1872	do	do	Mattanacook	do	do	1 00
Christopher Robinson	Troisième		1868	4	Kingston	Red River	Bur. de H. B. V.	Janvier	1 00
James Fitzpatrick	Seconde		1865	7	Cobden.	Foundry	do	do	1 00
Charles Ayerst	Troisième		1872	60 jours	Cataraqui	St. Lawrence	J. Taylor	do	1 00
George Barron	Seconde		1868	4	Kington	Victory	Bur. de H. B. V.	do	1 00
Baptiste Daoust	Troisième		1866	6	Montréal.	Grenville	do	do	1 00
Archibald Brown	Seconde		1867	5	Kington	America	do	do	1 00
William Kennedy	Troisième		1872	60 jours	Ile au Jardin.	Magnet	J. Taylor	do	1 00
Thomas Maxwell	Seconde		1871	2	Chateauguay	Acadia	Bur. de H. B. V.	do	1 00
J. Mickle	do		1863	9	Rockburn	Remorqueur Watson	do	do	1 00
James McQuade.	do		1864	8	Collingwood	Bouquet	do	do	1 00
A. K. Harris	Première		1869	3	Toronto	Mr. Boutons	Présid. B. I. B. V.	do	1 00
James Trick	Seconde		1872	60 jours	do	Metanora.	Bur. de H. B. V.	do	1 00
J. D. Banks	do		1868	4	Gravenhurst	Wabano.	do	do	1 00
William Moyes	Seconde		1868	4	Sorel.	Castor	X. Befort	do	1 00
Olivier Girard	Troisième		1872	60 jours	do	Three Rivers	do	do	1 00
Pierre Dejean	Seconde		1872	do	Chatham.	Novelty	Bur. de H. B. V.	Mars	25
William Hopkins	Troisième		1866	6	Lindsay	Manitoba	do	do	1 00
William Bachelor	Seconde		1866	6	do	Minnie Hall.	Bur. de H. B. V.	do	1 00
John McMaan	Seconde		1865	7	Lindsay	Empress.	Wm. M. Smith	do	1 00
Thomas Collins	Première		1872	60 jours	St. Jean, N. B.	Forest Queen	do	do	1 00
Edward Field	do		1872	do	do	Sanson	do	do	1 00
William Wardell	do		1872	do	Halifax, N. E.	Emily May	Présid. B. I. B. V.	Janvier	1 00
Fred Owen	Première		1872	do	Ball Ewart.	Steam Mill	do	do	1 00
Charles Dowser	Troisième		1872	5	Sarnia.	Banshee	Bur. de H. B. V.	Janvier	1 00
Alexander Sommerville	Première		1872	60 jours	Kingston	Remorqueur Whistle.	J. Taylor	do	1 00
William Carter	Seconde		1872	do	do	Rochester	Bur. de H. B. V.	Janvier	1 00
L. W. Jeffers	Troisième		1865	7	do	Nile.	Bur. de H. B. V.	Janvier	1 00
Robert Hossburn	do		1872	60 jours	Toronto	Lady Franklin	Bur. de H. B. V.	Janvier	1 00
John Mundell	do		1872	6	St. George, N. B.	Fred Clinch	Wm. M. Smith	do	1 00
William Kennedy	Première		1866	do	St. Jean, N. B.	Victor	Bur. de H. B. V.	Janvier	1 00
Neil A. Seelyn	do		1872	do	Kingstine	Pas d'emploi.	Bur. de H. B. V.	Janvier	1 00
James Clark	do		1872	7	Trois-Rivières	Arthur	X. Befort	do	1 00
Angus Turner	Troisième		1865	2	Sorel.	Cap Magdeleine	do	do	1 00
Andrew Mill	Première		1870	60 jours	do	Rocket	do	do	1 00
Henry Charbonneau	Troisième		1872	do	Sorel	Pas d'emploi.	do	do	1 00
Yves Dussere	do		1872	do	Lindsay	Watchman	do	do	1 00
William Sheadworthy	do		1872	2e Ex.	Prescott	Lake Michigan	W. S. Menelley	Juillet	1 00
George Keats	Première		1872	60 jours	do	Remorcq Isabella.	do	do	1 00
Harris Higgins	do		1872	do	Pell Ewart.	Remorcq, Minie Morton	do	do	1 00
Ed E. Tedman	Seconde		1872	do	Amherstburg	Commodore	do	do	1 00
James Gordon	do		1872	do	Mount Forest		do	do	1 00
Robert Curle.	do		1872	do			do	do	1 00

MÉCANICIEN DE BATEAUX-A-VAPEUR.—Examens et renouvellements pendant le trimestre expiré le 30 juin 1871.—*Suite.*

Nom du mécanicien.	Classe du mécanicien.	Classe de l'aide-mécanicien.	Année de l'examen.	Nombre de renouvellements.	Lieu de résidence.	Nom du steamer sur lequel il a servi en dernier lieu.	Par qui a été examiné.	Date du certifi-cats.	Honoraires.
Richard Braeger.....	Seconde	Seconde	1872	60 jours	Guelph.....	Remorqueur Mrs. Hall..	W. J. Menzley.	Mai	1 00
John H. Sims.....	do	do	1872	do	Hamilton.....	City of Montréal.....	do	do	1 00
Charles Cowan.....	do	Troisième	1872	do	Port Dalhousie.....	Remorqueur W. S. Robb	do	do	1 00
Robert J. Black.....	do	do	1872	do	Ste. Catharine.....	Isaac May.....	do	do	1 00
Francis Young.....	do	do	1872	do	Owen Sound.....	Francis Smith.....	do	do	1 00

28 MÉCANICIEN DE BATEAUX-A-VAPEUR.—Examens et renouvellements pendant le trimestre expiré le 30 septembre 1872.

Nom du mécanicien.	Classe du mécanicien.	Classe de l'aide-mécanicien.	Année de l'examen.	Nombre de renouvellements.	Lieu de résidence.	Nom du steamer sur lequel il a servi en dernier lieu.	Par qui a été examiné.	Date du certifi-cats.	Honoraires.
William Lockerbie.....	Seconde	Seconde	1872	60 jours	Collingswood.....	Manitoba.....	W. J. Menzley.	Juin	4 1 00
James Gordon.....	do	do	1872	do	Amhersburg.....	Minnie Morton.....	do	do	17 1 00
John Riddle.....	do	do	1872	do	Port Huron, N.-E.....	Barge Beaver.....	do	do	17 1 00
Dugald H. Roberts.....	do	do	1872	do	Wallaceburg.....	Reindeer.....	do	do	17 1 00
Philip Crosbie.....	Première	Première	1872	do	Marie City, N.-E.....	E. Windsor.....	do	do	21 1 00
G. W. Douglas.....	Seconde	Seconde	1869	3	Lindsay.....	Ontario.....	Bur. de l'I. B. V.	Janvier	1 1 00
William Jackson.....	do	do	1869	3	Peterborough.....	Enterprise.....	do	do	1 1 00
Charles Hood.....	do	do	1880	12	Toronto.....	Ontario.....	do	do	1 1 00
Michael Madden.....	do	Première	1871	1	Kingston.....	Algona.....	do	do	1 1 00
John Hamilton.....	Troisième	do	1880	12	Québec.....	Shop.....	do	do	24 1 00
Pierre Calletier.....	Seconde	do	1880	12	Lévis.....	Remorqueur Providence.	do	do	6 1 00
Thomas Gibb.....	Seconde	do	1880	60 jours	Québec.....	do	do	do	2 1 00
Hippolite Lamotte.....	do	do	1872	do	St. Antoine.....	City of Hartford.....	J. Sanson	Avril	2 1 00
Honore Bargeon.....	do	do	1872	do	St. Antoine.....	Remorqueur Aln.....	do	do	15 1 00
B. J. Ari.....	Troisième	do	1872	do	St. Antoine.....	M. Stephenson.....	do	do	18 1 00
Gabriel Gamache.....	Seconde	do	1872	do	Lislet.....	C. S. Georgia.....	do	do	24 1 00
Theophile Guibault.....	do	do	1872	do	Lévis.....	Conqueror.....	do	do	25 1 00
Joseph Brown.....	Troisième	do	1872	do	Québec.....	S. S. North America.....	do	do	25 1 00
Felix Oskril.....	Troisième	do	1872	do	do	Magnet.....	J. Taylor.	do	1 1 00
Stephen Morrison.....	Seconde	do	1872	do	Prince Edouard.....	Qual.....	Bur. de l'I. B. V.	Janvier	1 1 00
Duncan McOrag.....	Troisième	do	1865	7	Chateauguay.....	Jessie Abbey.....	do	do	1 1 00

Nom du mécanicien.	Classe du mécanicien.	Classe de l'aide-mécanicien.	Année de l'examen.	Nombre de renouvellements.	Lieu de résidence.	Nom du steamer sur lequel il a servi en dernier lieu.	Par qui a été examiné.	Date du certifi-cats.	Honoraires.
Charles Munroe.....	Seconde	Seconde	1860	12	Pembroke.....	Forest Queen.....	J. Taylor.	do	1 1 00
Abner Nichol.....	do	do	1872	60 jours	Carleton Place.....	Enterprise.....	do	do	10 1 00
Charles Ayerst.....	Troisième	do	1872	do	Cataaraqui.....	Carlyle.....	Prés. B. I. B. V.	do	10 1 00
Hugh McKenzie.....	Seconde	do	1872	do	Kincardine.....	Kincardine.....	Bur. de l'I. B. V.	do	9 6 00
Thomas Dewey.....	Troisième	do	1872	Nonv.	Ste. Catharine.....	Acum.....	do	do	6 5 00
Acheson Kerr.....	Seconde	do	1872	do	Belle Ewart.....	Emily May.....	do	do	15 5 00
Henry McDonald.....	Troisième	do	1872	3e ex.	Port Perry.....	Angle Saxon.....	do	do	15 5 00
William Anderson.....	do	do	1869	Nonv.	Colborne.....	Agnes McMahon.....	do	do	15 5 00
William H. Means.....	Troisième	do	1872	2-60 jours	Toronto.....	Acum.....	do	do	16 1 00
Charles Cowan.....	do	do	1872	do	Port Dalhousie.....	W. T. Robb.....	W. J. Menzley.	do	1 1 00
William Wardell.....	Seconde	do	1872	do	Belle Ewart.....	Emily May.....	Présid. B. I. B. V.	Avril	1 1 00
R. J. Black.....	Troisième	do	1872	do	Ste. Catharine.....	Isaac May.....	W. J. Menzley.	Avril	1 1 00
Daniel Tadrin.....	Première	do	1872	60 jours	Le du P. Edouard.....	Heather Bell.....	Wm. M. Smith.	Juillet	25 1 00
John McDonald.....	do	do	1872	do	Glengary.....	Adolphus.....	do	do	14 1 00
Fred. Sherman.....	Troisième	do	1871	2-60 jours	Hamilton.....	Canada.....	do	do	1 2 00
Thos. G. Read.....	do	do	1865	0 jours	Lindsay.....	Anglo Saxon.....	Présid. B. I. B. V.	do	6 00
Henry Brand.....	do	do	1861	11	Hamilton.....	Transit.....	do	do	27 6 00
James Combrough.....	Seconde	do	1872	2e ex.	Wallaceburg.....	Acum.....	Bur. de l'I. B. V.	Janvier	1 1 00
Hugh McKenzie.....	do	do	1871	2-60 jours	Wallaceburg.....	Florence.....	do	do	1 5 00
John Thorburn.....	do	do	1868	4	Goderich.....	Beaver.....	Présid. B. I. B. V.	Juin	1 5 00
Thomas McCaffrey.....	do	do	1868	4	Sackett's Harbor.....	Herald.....	do	do	27 6 00
William Allen.....	Seconde	do	1868	4	Ogdensburg.....	do	Bur. de l'I. B. V.	Janvier	1 1 00
Alexander Summerville.....	Première	do	1872	2-60 jours	Kingston.....	do	J. Taylor.	do	1 1 00
John Mundell.....	Troisième	do	1871	do	do	Baushee.....	do	do	10 1 00
Philip Kenny.....	Seconde	do	1871	do	do	Dromedary.....	do	do	13 1 00
William Carter.....	do	do	1872	1-60 jours	do	Kitty Friel.....	do	do	20 1 00
Timothy Grigs.....	Seconde	do	1860	12	Brockville.....	Bruce.....	Bur. de l'I. B. V.	Janvier	1 1 00
William Sutherland.....	Troisième	do	1871	2-60 jours	Kingston.....	Rescue.....	J. Taylor.	Juillet	6 1 00
George Yeates.....	Seconde	do	1871	1	Wallaceburg.....	Alex. Jones.....	Bur. de l'I. B. V.	Janvier	1 7 00
Thos. Collins.....	do	do	1872	Nonv.	St. Jean.....	Zampus.....	do	do	1 1 00
Daniel Donovan.....	Seconde	do	1872	Nonv.	do	Fred Clinch.....	do	do	1 1 00
David McKee.....	Première	do	1870	2	St. George.....	Antelope.....	do	do	1 1 00
Nell A. Seely.....	do	do	1872	Nonv.	Newcastle.....	New Era.....	do	do	1 6 00
John McDonald.....	do	do	1872	2	St. Jean.....	Rotary.....	do	do	1 1 00
Samuel Reardon.....	Seconde	do	1871	Nonv.	Halifax.....	M. A. Starr.....	do	do	1 1 00
Wm. Robson.....	Première	do	1868	4	St. Jean.....	Neptune.....	do	do	1 1 00
Alex. Nilson.....	Première	do	1868	4	St. Jean.....	Scud.....	do	do	1 1 00
Linton R. Barbour.....	Première	do	1872	Nonv.	Yarmouth.....	Albert.....	do	do	1 7 00
John Ross.....	Première	do	1868	2e ex.	St. Jean.....	City of St. John.....	do	do	1 5 00
J. Retalick.....	Troisième	do	1872	Nonv.	do	Western Extension.....	do	do	1 7 00
James Clark.....	do	do	1872	Nonv.	do	Enterprise.....	do	do	1 6 00
James B. McMurray.....	Seconde	do	1871	2	do	St. George.....	do	do	1 1 00
Robert McEwan.....	Première	do	1868	4	do	Remorqueur Relief.....	do	do	1 5 00
Charles F. Cox.....	Première	do	1872	2e ex.	do	May Queen.....	do	do	1 5 00
George Fudhope.....	Troisième	do	1872	Nonv.	do	America.....	do	do	5 1 00
Wm. J. Pratt.....	Première	do	1870	2	do	Hiram Perry.....	do	do	1 1 00

MÉCANICIEN DE BATEAUX A VAPEUR.—Examens et renouvellements pendant le trimestre expiré le 30 sept. 1872.—Suite.

Nom du mécanicien.	Classe du mécanicien.	Classe de l'aide-mécanicien.	Année de l'examen.	Nombre de renouvellements.	Lieu de résidence.	Nom du steamer sur lequel il a servi en dernier lieu.	Par qui a été examiné.	Date du certifi- cat.	Honoraires.
Patrick Stevenson	Troisième	Première	1870	2e ex.	St. Jean	City of St. John	do	Janv.	5 00
Alex. Nilson, jun.	Première	Première	1870	2	do	St. John	do	do	1 00
James B. Sinclair	Première	Première	1868	4	do	Captain	do	do	1 00
Peter Sinclair	Première	Première	1868	4	do	Antelope	do	do	1 00
Duncan Gunn	Première	Première	1868	4	do	May Queen	do	do	1 00
John Carrick	Première	Première	1868	4	do	Sunbury	do	do	1 00
D. B. Mays	Première	Première	1869	4	do	Ada G.	do	do	1 00
Wm. J. Pratt	Première	Première	1871	1	do	Ancun	do	do	1 00
Herman E. Tapley	Première	Première	1872	2e ex.	do	Sinclair	do	do	1 00
John McMurray	Première	Première	1868	4	do	Passen à vapeur	do	do	1 00
Alex. McMurray	Première	Première	1868	4	do	J. C. Valve	do	do	1 00
John Knox	Première	Première	1872	4	do	Scud	do	do	2 00
James Mowbray	Première	Première	1869	3	do	Ancun	do	do	1 00
Alonzo F. Allen	Première	Première	1870	2e ex.	Port Duchêne.	Rothsay Castle	do	do	1 00
Thos. Marriotte	Première	Première	1870	4	St. Jean	Ancun	do	do	1 00
Michael McAller	Première	Première	1868	1	do	do	do	do	1 00
Edward McAller	Première	Première	1868	1	Miramichi	Newcastle	do	do	1 00
Wm. McMaster	Première	Première	1871	1	do	Empress	do	do	1 00
Robert Campbell	Première	Première	1872	Nouv.	St. Jean	Remorqueur Dot.	do	do	1 00
John Welsh	Première	Première	1872	Nouv.	do	Bessie Bee	do	do	1 00
James Lockhart	Première	Première	1868	4	do	Remorqueur Tiger	do	do	1 00
George Haddow	Première	Première	1868	4	do	do	do	do	1 00
John Cumming	Première	Première	1868	4	do	General	do	do	1 00
Herman Allen	Première	Première	1870	2	do	Hercules	do	do	1 00
Robert Porter	Première	Première	1868	4	do	Empress	do	do	1 00
Henry A. Hathaway	Première	Première	1870	4	do	David Weston	do	do	1 00
Fredrick Thome	Première	Première	1868	4	do	Ancun	do	do	1 00
Jessie Matthew	Première	Première	1870	2	Frédéricton	Ida Whithier	do	do	1 00
Wm. Elliott	Première	Première	1868	4	do	City of Fredericton	do	do	1 00
John Christie	Première	Première	1868	4	do	Forty Second	do	do	1 00
Wm. Atkinson	Première	Première	1868	4	do	Marysville	do	do	1 00
Justus Gill	Première	Première	1868	4	do	Encarpise	do	do	1 00
Thomas Roach	Première	Première	1868	4	do	New Dominion	do	do	1 00
J. A. Gill	Première	Première	1868	4	do	Ancun	do	do	2 00
Thos. C. Atherston	Première	Première	1872	Nouv.	do	do	do	do	5 00

Nom du mécanicien.	Classe du mécanicien.	Classe de l'aide-mécanicien.	Année de l'examen.	Nombre de renouvellements.	Lieu de résidence.	Nom du steamer sur lequel il a servi en dernier lieu.	Par qui a été examiné.	Date du certifi- cat.	Honoraires.
James Morris	Première	Première	1872	Nouv.	St. Jean	Rem. Lion	do	do	6 00
J. H. Gill	Première	Première	1868	4	Frédéricton	Ancun	do	do	2 00
Edward Perkins	Première	Première	1871	1	St. Jean	Telegraph	do	do	1 00
Wm. Clegg	Première	Première	1870	4	Halifax	Rem. Henry Howen	do	do	1 00
George Burrows	Première	Première	1872	2 Ex.	do	Goliath	do	do	5 00
Abraham Peirce	Première	Première	1869	3	do	Ferry	do	do	2 00
Wm. Peirce	Première	Première	1869	3	do	do	do	do	1 00
Wm. Morton	Première	Première	1869	2	do	Chubucto	do	do	2 00
Edward Griffin	Première	Première	1868	4	do	Sir C. Ogle	do	do	1 00
Archibald Warner	Première	Première	1871	2	do	Unicorn	do	do	1 00
Wm. Barry	Première	Première	1868	4	do	Lady Head	do	do	1 00
James Marshall	Première	Première	1868	4	do	do	do	do	1 00
Robert Russell	Première	Première	1872	Nouv.	Pictou	Unicorn	do	do	1 00
T. W. Wells	Première	Première	1868	4	do	East Riding	do	do	1 00
Wm. Swenson	Première	Première	1871	1	Halifax	Ancun	do	do	5 00
James Webster	Première	Première	1868	4	Pictou	May Flower	do	do	1 00
D. McFarlane	Première	Première	1868	4	do	Rem. Dragon	do	do	1 00
James Turner	Première	Première	1871	2	do	Conqueror	do	do	1 00
John Anderson	Première	Première	1868	4	do	St. Lawrence	do	do	1 00
George Dick	Première	Première	1868	4	do	Rem. Tiger	do	do	1 00
August McDonald	Première	Première	1870	2	Chatham	New Era	do	do	1 00
John Cummings	Première	Première	1870	2	Pictou	Rem. Dragon	do	do	1 00
Wm. Trail	Première	Première	1868	4	do	Prince of Wales	do	do	1 00
David Fortin	Première	Première	1872	Nouv.	Ile du P. Ed.	do	do	do	6 00
Michel Fréchette	Première	Première	1860	12	St. Nicholas	Point Lévis	do	do	1 00
Hercule Arcand	Première	Première	1860	12	do	St. George	do	do	1 00
Victor Charland	Première	Première	1868	4	St. Jean	Rem. St. Andrews	do	do	1 00
Pierre Langlois	Première	Première	1871	2	do	S. S. Secret	do	do	5 00
Ferdinand Demers	Première	Première	1869	3	Québec	Clyde	do	do	5 00
Théophile Guilbault	Première	Première	1872	Nouv.	do	Rem. Powerful	do	do	7 00
Hidario Ray	Première	Première	1872	Nouv.	Champlain	Rem. Ryan	do	do	6 00
Nemesse Auguy	Première	Première	1872	Nouv.	Lévis	St. Andrews	do	do	5 00
Thomas Ryan	Première	Première	1872	Nouv.	do	William	do	do	5 00
Eushe Lapointe	Première	Première	1872	Nouv.	Québec	Ancun	do	do	5 00
G. Morreault	Première	Première	1860	12	Québec	Mersey	do	do	5 00
Joseph Payen	Première	Première	1860	12	St. Polinère	Eugène	do	do	1 00
Jean B. Thérault	Première	Première	1860	12	Portneuf	Portneuf	do	do	1 00
Michel Flamaud	Première	Première	1860	12	Lévis	Clyde	do	do	1 00
X. Lafleur	Première	Première	1871	2	do	Secret	do	do	1 00
Wilbrod Lacroix	Première	Première	1860	12	St. Antoine	Héro	do	do	1 00
Charles Echemburg	Première	Première	1860	12	Lévis	Hélen	do	do	1 00
Michel Aubin	Première	Première	1860	12	St. Nicholas	Québec	do	do	1 00
Ignace St. Pierre	Première	Première	1860	12	Lévis	Maid d'Orleans	do	do	1 00
T. Golin	Première	Première	1867	5	do	Mersey	do	do	1 00
Pierre Audet	Première	Première	1860	13	Québec	Mars	do	do	1 00
Jean Hadran	Première	Première	1869	3	Lévis	St. Charles	do	do	1 00
Wm. Barbour	Première	Première	1860	12	Québec	Napoleon	do	do	1 00
X. Boufort	Première	Première	1871	2	Lévis	Fire Fly	do	do	1 00
John E. Cain	Première	Première	1872	Nouv.	Lévis	Pictou	do	do	5 00

MÉCANICIENS DE BATEAUX A VAPEUR.—Examens et renouvellements pendant le trimestre expiré le 30 septembre 1872.—Suite.

Nom du mécanicien.	Classe du mécanicien.	Classe de l'aide-mécanicien.	Année de l'examen.	Nombre de renouvellements.	Lieu de résidence.	Nom du steamer sur lequel il a servi en dernier lieu.	Par qui a été examiné.	Date du certifi.	Honoraires.
Thomas Thompson.		Première	1869	3	Québec.	Rocket.	Bur. de l'I. B. V.	Janvier	1 00
Jean B. Lapointe.		Troisième	1872	Nouv.	do	Montréal.	do	do	1 00
Fesse Chabland.		do	1872	do	St. Jean.	Eclipse.	do	do	5 00
Rémi St. Hilaire.		Première	1869	3	Ste. Croix.	Kate.	do	do	1 00
Trefly Paquin.		do	1868	4	Deschambault.	City.	do	do	1 00
Ignace Caron	Seconde	Troisième	1860	12	Lévis	Arctic.	do	do	1 00
Siméon Deslisle	Troisième	do	1867	5	Lothimière.	Aucun.	do	do	1 00
Renie Lord.		Troisième	1869	3	Lévis	William.	do	do	1 00
O. Langlois.		Troisième	1860	12	do	Storm.	do	do	1 00
H. Dupere.		do	1868	5	do	E. P. Dore.	do	do	1 00
Francis Thivierge.		Première	1868	Nouv.	St. Antoine.	Amanda.	do	do	1 00
Nazaire Lamotte		Première	1872	Nouv.	St. Nicholas.	National.	do	do	1 00
Louis Lamotte	Seconde	do	1860	12	Se. Antoine.	Lévis	do	do	1 00
Auguste Côté	Troisième	do	1860	12	Lévis	Mary	do	do	1 00
Norbert Poire	do	Première	1871	2nd Ex.	Québec.	Picton	do	do	1 00
Thomas Saveloy.		do	1869	6	Lévis	Ranger	do	do	1 00
Germann Côté.		do	1867	4	Québec	Napoléon III.	do	do	1 00
Thomas Drysdale.	Première	Seconde	1872	2nd Ex.	Québec	Napoléon III.	do	do	5 00
Eusebe Houde.	Troisième	do	1872	Nouv.	Québec.	Picton	do	do	4 00
Henry Quinn.		Première	1866	7	do	Remorq. Fairy	do	do	1 00
Alexander Leitch		Seconde	1871	1	Lévis	Eugène.	do	do	1 00
Joseph Cayen		Seconde	1872	Nouv.	Antoine.	Ranger	do	do	2 00
Flarin Morveau.		Troisième	1872	do	St. Antoine.	Contest	do	do	1 00
Ubalde Lamotte.		Troisième	1866	7	Sorel.	Express	do	do	1 00
Pierre Bérard		do	1866	12	do	Québec.	do	do	1 00
Honoré Bolduc	do	do	1860	12	Lévis	Hector	do	do	1 00
Michel Dion.	Seconde	Première	1868	5	do	Powertful.	do	do	1 00
Michel Lapointe.	do	do	1860	12	do	Lord Elgin.	do	do	2 00
François Labay	do	do	1860	12	do	Secret.	do	do	1 00
Dennis Dupere.	do	Première	1860	12	do	Scotchman	do	do	1 00
Edward Many.	Première	Troisième	1868	5	do	Voyageur	do	do	1 00
Toussaint Terreault.	Troisième	do	1860	12	St. Gervais.	Royal.	do	do	3 00
Elize Rousseau	do	do	1860	12	Lévis	Albion	do	do	1 00
Joseph Tanguay	Seconde	Troisième	1867	6	do	do	do	do	1 00
Louis Fréchette	Troisième	do	1867	6	do	do	do	do	1 00
Siméon Thérault.	do	do	1860	12	do	do	do	do	1 00

Nom du mécanicien.	Classe du mécanicien.	Classe de l'aide-mécanicien.	Année de l'examen.	Nombre de renouvellements.	Lieu de résidence.	Nom du steamer sur lequel il a servi en dernier lieu.	Par qui a été examiné.	Date du certifi.	Honoraires.
Trefflé Lacroix	Seconde	Première	1860	12	do	Samsou.	do	do	1 00
Michel Fortier	Troisième	do	1869	4	Buckland	Marguerit	do	do	1 00
Pierre Morin.	Première	Lévis	1860	12	Lévis	Advance	do	do	2 00
François Ytseau.	Première	do	1860	9	Ste. Croix.	Aucun.	do	do	1 50
Octave Lamotte.		Seconde	1872	2e Ex.	Lévis.	Express.	do	do	1 00
Ernest Samson.		Troisième	1871	1	do	Aucun.	do	do	1 00
Timalans Roy	Troisième	do	1868	5	Sorel	Aucun	do	do	3 00
James Hunter	Première	do	1860	12	do	Châteaufort.	do	do	1 00
Mathias Ducass.	Seconde	do	1860	12	do	Maid of Canada.	do	do	1 00
Oliver Lamotte.	Troisième	do	1864	9	do	Tourville	do	do	1 00
Henri St. Armand.	do	do	1860	12	do	Berthier	do	do	1 00
Michel Leclair.	Seconde	do	1860	12	do	Sorel.	do	do	1 00
Jean B. Gendron.	Troisième	do	1865	8	do	Terrebonne	do	do	1 00
A. Laféche.	Seconde	do	1860	12	do	J. Taylor.	do	do	1 00
Jean Fortin.	Troisième	do	1861	11	do	Hope.	do	do	1 00
Henri Brulle		Première	1871	1	do	Aucun	do	do	1 00
John Forgrave.		Troisième	1872	Nouv.	do	Dixie	do	do	5 00
Pierre Leblanc.	Première	do	1864	9	Trois-Rivières.	Lavelle.	do	do	1 00
A. Lemneville.	Seconde	do	1870	3	Sorel	Fire Fly.	do	do	1 00
Raphaël Lussier.	do	do	1860	12	do	Noire-Dame.	do	do	1 00
Joseph Denis.	Première	do	1860	12	do	Abenique.	do	do	1 00
Charles Clément.	Seconde	do	1869	4	do	John.	do	do	1 00
Charles Matte.	do	do	1860	12	do	Boston	do	do	1 00
X. Jean Marie.	Première	do	1869	4	do	Bateau passeur.	do	do	1 00
Alexis Ducharme	Troisième	do	1867	7	do	Montreal.	do	do	1 00
Louis Rondout.	do	do	1864	9	do	Champlain.	do	do	1 00
Michel Gervais.	Seconde	do	1860	12	do	Metcor.	do	do	1 00
Pierre Trempe.	Troisième	do	1860	12	do	Montréal.	do	do	1 00
John Burgess	Première	do	1860	12	do	Oregon.	do	do	1 00
Peter Dunn.	do	do	1860	12	do	Chambly	do	do	1 00
Pierre Ellenburg	Troisième	do	1865	8	do	Montréal.	do	do	5 00
Toussaint Dumas	Seconde	do	1860	12	do	Contest	do	do	6 00
Joseph Lachance	do	do	1871	2 Ex.	do	St. John.	do	do	8 00
Michael Sheridan.	do	do	1869	3	do	Metcor.	do	do	7 00
Narcisse Lamontagne	do	do	1872	2 Ex.	do	Tourville	do	do	7 00
Charles Robitaille	do	do	1871	1	do	Remorq. Montréal.	do	do	5 00
Joseph Martin.	do	do	1871	1	do	Albion	do	do	1 00
Joseph Rousseau.	do	do	1871	1	do	Vermont	do	do	1 00
Edouard Rousseau.	do	do	1872	1	do	New York.	do	do	1 00
Alex. Thibodeau	do	do	1872	1	do	Keewayak.	do	do	1 00
Joseph Denis	Première	do	1869	4	Trois-Rivières	Aucun	do	do	1 00
Edouard Dumas	Troisième	do	1865	8	Sorel.	Canada.	do	do	1 00
Andrew Mill	Première	do	1870	3	do	Québec.	do	do	7 00
J. B. Couler	Troisième	do	1860	12	do	Montreal.	do	do	5 00
Placide Robert.	do	do	1867	6	do	New York.	do	do	5 00
Jean B. Matte	do	do	1864	9	do	Bismark	do	do	6 00
Oliver Gerard.	Troisième	do	1872	2 Ex.	do	Star	do	do	5 00
François Allard	Première	do	1872	2 Ex.	do	do	do	do	5 00
Edouard Pétit	Seconde	do	1867	2 Ex.	do	do	do	do	6 00
Nazaire Guillehot	Première	do	1867	2 Ex.	do	do	do	do	6 00
Elie Dulac.	Seconde	do	1867	2 Ex.	do	do	do	do	5 00

MÉCANICIENS DE BAT. A VAP.—Examens et renouvellements pendant le trimestre expiré le 30 sept. 1872.—Suite.

Nom du mécanicien.	Classe du mécanicien.	Classe de l'aide-mécanicien.	Année de l'examen.	Nombre des renouvellements.	Lieu de résidence.	Nom du steamer sur lequel il a servi en dernier lieu	Par qui il a été examiné.	Date du certifi- cat.	Honoraires \$ cts
John Fontiquey	Seconde	Seconde	1869	3	Sorel	Union	Bur. de l'I. B. V.	Janvier	1 00
Joseph Guilan	Troisième	Troisième	1872	Nouv.	do	Berthier	do	do	1 00
Léandre Godin	do	do	1872	Nouv.	do	Victoria	do	do	7 00
Albert Charbonneau	Première	Première	1870	2	do	Emerald	do	do	1 00
Jean B. Lafleur	do	do	1867	6	do	Dandy	do	do	1 00
Jean Arcand	do	do	1869	4	do	Rivière du Loup	do	do	1 00
Pierre Lacroix	Troisième	do	1865	8	do	Mons Ile.	do	do	1 00
Louis Lacroix	do	do	1869	4	do	Archer	do	do	1 00
Narcisse Barbell	Troisième	Troisième	1869	4	do	Rochet	do	do	1 00
F. Mandeville	Seconde	do	1860	12	do	None	do	do	1 00
Alex. Martin	Troisième	Troisième	1860	12	do	Victoria	do	do	1 00
Pierre Toin	Seconde	do	1860	12	do	L'Assomption	do	do	1 00
Charles Gendron	Première	Première	1869	4	do	Tourville	do	do	1 00
Pierre Malotte	Troisième	do	1860	12	do	Bismark	do	do	1 00
Asa Martin	do	do	1860	12	do	Aucun	do	do	1 00
Maxime Clément	Troisième	Troisième	1860	12	do	Richelieu	do	do	1 00
John Charbonneau	do	do	1872	Nouv.	do	Three Rivers	do	do	7 00
Wm. Steadworthy	Seconde	do	1872	Nouv.	do	Canada	do	do	5 00
Elie Becege	Troisième	Troisième	1872	12	do	Québec	do	do	1 00
Xavier Charbonneau	do	do	1860	12	do	Three Rivers	do	do	1 00
Louis Gagnon	Troisième	do	1860	12	do	New Dominion	do	do	1 00
Louis Arsen	Seconde	Troisième	1861	11	do	Sorel	do	do	1 00
Louis Lecombe	Troisième	Troisième	1869	4	do	Albert	do	do	1 00
Joe Dion	Troisième	do	1872	Nouv.	do	L'Assomption	do	do	1 00
Wm. Matte	Seconde	do	1860	12	Châteauguay	Emerald	do	do	1 00
Alex. McRobert	Troisième	Troisième	1872	Nouv.	Montreal	M. Renaud	do	do	1 00
Henry Spedding	Seconde	do	1862	10	Beauharnois	Caroline	do	do	1 00
Samuel Quig	do	do	1860	12	do	Champion	do	do	1 00
James Cortais	Seconde	do	1871	2	Sorel	Aurore	do	do	1 00
Jean Corias	Troisième	do	1868	5	Montreal	Ferry	do	do	1 00
Ed. Champagne	do	do	1872	Nouv.	Lachine	Remorq. Engineer	do	do	1 00
Joseph Golle	Seconde	do	1868	6	do	Mande	do	do	1 00
Jean Peiras	Première	Première	1867	6	Champlain	Atlas	do	do	3 00
Joseph Marchand	Seconde	do	1872	Nouv.	do	Dagmar	do	do	1 00
Pierre Langevin	do	do	1872	Nouv.	Longueuil	M. K. D.	do	do	5 00
Louis Lavariar	do	do	1863	5	do	Dragueur No. 3.	do	do	2 00
Antoine St. J. Herre	do	do	1868	5	Montreal	City of London	do	do	2 00
John Conly	Première	Première	1867	6	do	Aucun	do	do	9 00
Patrick Doyle	Troisième	do	1871	1	Pictou	Alhambra	do	do	1 00
Modeste Payrette	do	do	1865	8	Montreal	City of Ottawa	do	do	2 00

MÉCANICIENS DE BAT. A VAP.—Examens et renouvellements pendant le trimestre expiré le 31 décembre 1872.

Nom du mécanicien.	Classe du mécanicien.	Classe de l'aide-mécanicien.	Année de l'examen.	Nombre des renouvellements.	Lieu de résidence.	Nom du steamer sur lequel il a servi en dernier lieu	Par qui il a été examiné.	Date du certifi- cat.	Honoraires \$ cts
Francis Vincent	Seconde	Seconde	1860	12	Montreal	Laprairie	Bur. de l'I. B. V.	Janvier	4 00
William Ferris	do	do	1872	Nouv.	do	Alhambra	do	do	6 00
Narcisse Marchand	Seconde	Troisième	1872	Nouv.	do	Dagmar	do	do	6 00
Thos. Mathew	Seconde	Première	1860	12	do	Alice	do	do	2 00
Francis Bellair	Troisième	do	1869	4	Sorel	Ontard	do	do	1 00
Ed. Delaire	Troisième	do	1862	11	do	McKenzie	do	do	1 00
Félix Martin	Seconde	Troisième	1870	3	do	Messenger	do	do	1 00
Thos. Wadsworth	Seconde	do	1862	11	Kingston	Covington	do	do	1 00
James Fendegrass	Première	Troisième	1871	1	do	Conthian	do	do	1 00
F. Chapdelaine	Première	Première	1860	12	Sorel	Quebec	do	do	1 00
Napoléon Quillet	Première	do	1869	4	Montreal	Aucun	do	do	1 00
John B. Ercoyd	Première	Première	1870	2e ex.	do	Dandy	do	do	1 00
Charles Scott	Troisième	do	1871	2e ex.	do	Remorqueur John Brown	do	do	5 00
James Wood	Seconde	Troisième	1865	8	Brockville	Canada	do	do	8 00
John Glenwon	Seconde	do	1861	12	Montreal	Aucun	do	do	8 00
Nicolas Iavermier	Troisième	do	1872	Nouv.	do	Longueuil	do	do	2 00
F. Chapdelaine	Seconde	do	1870	2e ex.	Sorel	Quebec	do	do	2 00
François Lefevre	Troisième	do	1864	2e ex.	do	Plover	do	do	2 00
Ferdinand Piché	Seconde	do	1869	4	PortNeuf	Matilda	do	do	6 00
Augustin Valley	Troisième	do	1869	1	St. Augustin	Aucun	do	do	3 00
Napoléon Piché	Seconde	do	1871	1	Montreal	Jennie	do	do	3 00
Louis Payvin	do	do	1871	1	Déshonault	Hayn	do	do	5 00
Wm. Gray	Troisième	do	1860	12	Hudson	do	do	do	10 00
Jesserie Paynette	Seconde	Troisième	1860	12	Longueuil	Montville	do	do	1 00
Isat Lemai	Troisième	do	1866	7	Lobnière	do	do	do	1 00
Thos Short	Seconde	Première	1871	3	Montreal	Maid of the Lake	do	do	1 00
X. Garneau	do	do	1860	12	St. Antoine	Midge	do	do	1 00
L. B. Sequin	Première	Première	1870	3e ex.	Montreal	Matilda	do	do	2 00
Z. T. Black	Troisième	do	1869	4	do	Aucun	do	do	5 00
L. B. Sequin	do	do	1865	8	do	do	do	do	1 00
L. B. Sequin	Première	Première	1870	3	do	Arctic	do	do	2 00
Henry Spedding	Seconde	do	1872	2e ex.	do	Caroline	do	do	1 00
James Dungan	do	do	1863	10	do	Prince Arthur	do	do	1 00
Stim Dungan	do	do	1862	11	do	Fesse Cassels	do	do	1 00
Robert Weir	do	do	1872	Nouv.	Montreal	Lawrence	do	do	1 00
Abner Nichols	Première	Première	1872	Nouv.	Carleton Place	Enterprise	do	do	1 00
Jean B. Maheir	do	do	1860	12	Berthier	M. K. D.	do	do	5 00

MÉCANICIENS DE BAT. A VAP.—Examens et renouvellements pendant le trimestre expiré le 31 décembre 1872.—Suite.

Nom du mécanicien	Classe du mécanicien.	Classe de l'aide mécanicien.	Année de l'examen.	Nombre de renouvellements.	Lieu de résidence.	Nom du steamer, sur lequel il a servi en dernier lieu.	Par qui il a été examiné.	Date du certificat.	Honoraires.
Michel Piché.		Troisième.	1872	Nouv.	Ottawa.	M. K. D.	Bur. de l'I. B. V.	Janvier	5 00
John Cowley.		do	1872	Nouv.	Beauharnois.	Mink.	do	do	5 00
Jeffrey Power.	Troisième.	do	1866	7	Ottawa.	Dell.	do	do	1 00
Thos. McElroy.	Seconde.	Première	1867	6	do	Alexander.	do	do	5 00
Alex. Stewart.	do	do	1865	12	do	Mary Ann.	do	do	2 00
E. Desjardins.	Troisième	do	1860	10	Sorel.	Lincoln.	do	do	1 50
Pierre Larivier.	Seconde	do	1862	4e ex.	Montréal.	Maid of Canada.	do	do	1 00
Nathaniel Drew.	Seconde	Première	1869	4	do	England.	do	do	5 00
Chas. Ross.		Première	1869	4	Prescott.	Snow Bird.	do	do	5 00
Wm. C. McPherson.		Première	1872	Nouv.	Pembroke	Forest Queen.	do	do	9 00
John Long.		Seconde	1869	4	Ottawa.	Aunc.	do	do	9 00
Terrance Kaney.	Troisième.	do	1869	4	Pt. Dufour.	City of Ottawa.	do	do	9 00
David McLean.		Première	1869	4	Aylmer.	Forest Queen.	do	do	1 00
Chas. St. Michel, jun.	Troisième.	do	1872	Nouv.	Ottawa.	Pembroke.	do	do	5 00
John McCan.	Troisième.	Première	1872	Nouv.	do	Rover.	do	do	5 00
Noël Beaudet.	do	Première	1865	8	do	John Brown.	do	do	1 00
O. Gillespie.	do	Seconde	1862	Nouv.	Sorel.	Mack.	do	do	2 00
Wm. Cartier.	Première	do	1865	8	Cornwall.	Manitoba.	do	do	5 00
Wm. McTowan.	Seconde	do	1870	3	Kingston.	Kitty Friel.	do	do	1 00
John P. Purcell.	Seconde	do	1865	8	Ottawa.	Queen Victoria.	do	do	1 00
James Fitzpatrick.	Première	do	1860	12	Albion.	Frances.	do	do	3 00
C. St. Michel, sen.	Première	do	1863	10	Cobden.	Jason Gould.	do	do	1 30
Géo. Ostrant.	Troisième.	do	1862	11	Ottawa.	Rover.	do	do	3 00
Antoine Racicot.	Seconde	do	1862	6	Pt. Dufort.	Sir J. Young.	do	do	1 60
James Hughes.	Troisième.	do	1867	4	Ottawa.	Sorel.	do	do	1 60
William Rover.	do	Première	1869	4	Carillon.	Alumette.	do	do	7 00
George Bethwell.	do	do	1870	2e ex.	Ottawa.	Swan.	do	do	6 00
Wm. Veir.	do	do	1872	3e 60 jours	OrNSTOWN.	Mink.	do	do	3 00
William Gilmore.	do	Seconde	1872	60 jours	Hamilton.	Transit.	Présid. B. I. B. V.	do	1 00
Richard Brager.	do	do	1872	Renouv.	Toronto.	Advance	W. J. Menelleil	do	16 00
Francis Young.	Troisième.	do	1872	do	Guelph.	Renour. William Hall.	do	do	30 00
Eli Guthbert.	Seconde	do	1872	60 jours	Owen Sound.	Frances Smith.	do	do	26 00
James Crossland.	do	do	1872	do	Ellenwall.	Carrella.	do	do	31 00
Philip Crossbie.	do	do	1872	Renouv.	Wallaceburg.	E. Windsor.	do	do	17 00

Nom du mécanicien	Classe du mécanicien.	Classe de l'aide mécanicien.	Année de l'examen.	Nombre de renouvellements.	Lieu de résidence.	Nom du steamer, sur lequel il a servi en dernier lieu.	Par qui il a été examiné.	Date du certificat.	Honoraires.
Dougal H. Roberts.		do	1872	60 jours.	do	Reindeer.	do	do	1 00
James Dougherty.		Troisième	1872	Renouv.	Ste. Catherine.	Eva.	do	do	20 00
John Riddle.		Seconde	1872	60 jours.	Wallaceburg.	Beaver.	do	do	17 00
Alfred Chambers.		do	1872	do	Ste. Catherine.	T. K. Secord.	do	do	30 00
McDonald McPhail.		do	1872	do	Goderich.	Susan D. Doby.	do	do	30 00
Robert Wright.		do	1872	do	Allenburg.	R. B. McPherson.	do	do	17 00
James Gordon.		do	1872	Renouv.	Amberburg.	Minnie Morton.	do	do	1 00
Rodney Howard.		do	1872	60 jours.	Chatham.	Beaver, of Wallaceburg.	do	do	1 00
W. H. Willing.	Première	do	1872	do	do	W. S. Ireland.	do	do	1 00
Charles Burrows.	Seconde	do	1872	2e Renouv.	Wallaceburg.	E. L. Stoddard.	do	do	2 00
John H. Sims.	Troisième	do	1872	do	Hamilton.	City of Montréal.	do	do	1 00
Charles Cowan.	do	do	1872	do	Pt. D'Alouste.	Metamora.	do	do	6 00
Richard Prager.	Seconde	do	1872	4	Guelph.	Renourneur Wm. Hall.	do	do	4 00
William Wain.	Seconde	do	1868	do	Dérot.	Aunc.	Présid. B. I. B. V.	do	6 00
Robert Kenny.	Troisième	do	1872	1er Renouv.	Hamilton.	Promedary.	W. J. Menelleil	do	10 00
John Muntel.	Première	do	1872	Renouv.	do	Banshee.	do	do	13 00
Alex. Sunnerville.	do	do	1872	do	do	Greenville.	do	do	13 00
Philip Kenny.	Seconde	do	1872	60 jours.	do	Norman.	do	do	17 00
Henry Youlden.	Seconde	do	1872	do	Ottawa.	John Brown.	do	do	19 00
John McCaw.	Première	do	1872	do	Kingston.	Kitty Friel.	do	do	20 00
Wm. Carter.	Seconde	do	1872	do	do	Lady Franklin.	do	do	22 00
Robert Hepburn.	Troisième	do	1869	8	Lindsay.	Vanderbilt.	do	do	10 00
John Monroe.	do	do	1872	60 jours.	Carleton place.	Enterprise of Ottawa.	do	do	2 00
Abner Nichol.	Seconde	do	1872	do	Prince Edouard.	Quail.	Présid. B. I. B. V.	do	1 00
Stevens Morris.	do	do	1871	do	Port Perry.	Anglo Saxon.	do	do	1 00
Silas H. Jacobs.	Première	do	1871	1	St. Jean.	Empress.	do	do	1 00
Wm. G. Rowe.	do	do	1871	1	Wallace, N. E.	Lion.	do	do	1 00
McDonald McKay.	Première	Première	1871	60 jours.	Québec.	Northern.	J. Samson.	do	1 00
Edw. B. Douglas.	do	do	1871	do	do	Miramichi.	do	do	1 00
John Hamilton.	Troisième	do	1872	do	do	do	do	do	1 00
Wm. Davison.	Seconde	do	1870	3	Perth.	Elswood.	do	do	1 00
Peter McNamee.	do	do	1870	10	Kingston.	Gazelle.	do	do	1 00
David Donnelly.	Troisième	do	1863	11	do	Passport.	do	do	1 00
George Menish.	Seconde	do	1871	2	Brockville.	Eva.	do	do	1 00
Lawrence Black.	Seconde	do	1865	8	Montréal.	Victor.	do	do	1 00
James Alexander.	Première	do	1868	5	Kingston.	Nile.	do	do	1 00
William Sullivan.	do	do	1865	8	Belleville.	Eilen Jeffers.	do	do	1 00
John Pansar.	Première	do	1868	5	Kingston.	Lady Franklin.	do	do	1 00
George Johnson.	do	do	1868	13	do	Corsican.	do	do	3 00
John Brown.	Première	do	1871	2	do	Eleanor.	do	do	1 00
James Carroll.	Seconde	do	1866	7	Ile au Jardin.	City of Hamilton.	do	do	1 00
Francis Thériault.	do	do	1872	10	do	William.	do	do	1 00
James Hickey.	do	do	1865	8	do	America.	do	do	1 00
John Miller.	Troisième	do	1866	7	Kingston.	Magnet.	do	do	1 00
Wm. Brown.	do	do	1864	9	Ile au Jardin.	John A.	do	do	1 00
Wm. Johnston.	Seconde	do	1867	5	do	Highlander.	do	do	1 00
James O'Reilly.	Troisième	do	1862	10	Pictou.	America.	do	do	1 00
Thos. Smith.	do	do	1871	2	Lindsay.	Wellington.	do	do	1 00
Francis Sturmuerville.	Seconde	do	1865	4	Ile au Jardin.	Lindsay.	do	do	1 00
John Flanagan.	do	do	1869	do	do	William.	do	do	1 00
John Simmons.	Troisième	do	1869	do	do	do	do	do	1 00

MÉCANICIENS DE BAT. A VAP.—Examens et renouvellements pendant le trimestre expiré le 31 décembre 1872.—Suite.

Nom du mécanicien.	Classe du mécanicien.	Classe de l'aide mécanicien.	Année de l'examen.	Nombre de renouvellements.	Lieu de résidence.	Nom du steamer sur lequel il a servi en dernier lieu.	Par qui a été examiné.	Date du certificat.	Honoraires.
Olivier Prieur.	Seconde	Seconde	1868	5	Ile au Jardin.	City of Hamilton.	Par le bureau...	Janvier	1 00
Wm. Kennedy	Troisième	Troisième	1872	Nouv.	do	John A.	do	do	1 00
John Arnold.	Première	Première	1869	4	Kingston.	America.	do	do	1 00
James Allen.	Seconde	Seconde	1872	Nouv.	Ile au Jardin	Psy de Quinté	do	do	1 00
Chas. Ayrer	Première	Première	1868	5	Lachine	Corsican.	do	do	2 00
Edward Francon	do	do	1871	2	Kingston	Gazelle.	do	do	1 00
Ed. Adams	do	do	1872	6	Newboro	Ellswood	do	do	1 00
Daniel Magden.	Troisième	Troisième	1867	Nouv.	do	do	do	do	1 00
Alexander Hamilton	do	do	1865	8	Kingston.	Elevator	do	do	1 00
James Gullivan	Troisième	Troisième	1865	8	do	John Knight.	do	do	1 00
Michael McPault	do	do	1865	2e Ex.	Ile au Jardin.	Alliance.	do	do	1 00
Thos. O'Reilly	Seconde	Seconde	1872	do	Kingston.	Fanshee.	do	do	1 00
Alexander Summerville.	Première	Première	1869	do	Ottawa.	Forest Queen.	do	do	1 00
Augustin Valley	do	do	1868	4	Kingston.	Elevator	do	do	1 00
Patrick Powers.	Seconde	Seconde	1872	Nouv.	do	Aucun	do	do	1 00
James Devlin.	Première	Première	1869	4	do	Carlyle.	do	do	1 00
James Quigley	Première	Première	1869	5	Belleville.	Prince Edward	do	Nov.	27
Alexandre Rochfort.	Troisième	Troisième	1867	5	do	Rose	do	do	27
Charles Dowser	do	do	1872	5	Kingston.	do	do	do	27
Henry Youldan.	do	do	1872	2e Ex.	do	Norman	do	do	27
Thos. Murphy	Seconde	Seconde	1870	2	do	Esdel.	do	do	27
John McEwan.	Seconde	Seconde	1871	2	do	Norman	do	do	27
Philip Kenny.	do	do	1871	Nouv.	do	Grenville	do	do	27
Robert Hepburn	Première	Première	1872	7	Ile au Jardin.	Franklin	do	do	27
William Kelly	Seconde	Seconde	1866	4	Kingston.	Wellington	do	do	27
Jacob Matthews.	do	do	1869	10	do	Mill.	do	do	27
Robert McBride	Troisième	Troisième	1863	10	do	Rochester	do	do	27
Archibald McBride	Seconde	Seconde	1863	10	do	Magnet.	do	do	27
Laughlin McMunroe	do	do	1872	Nouv.	Jones Fall	Carlyle.	do	do	27
John McMill.	Première	Première	1872	5e Ex.	Kingston.	Government Launch.	do	do	27
John Doran	Seconde	Seconde	1860	13	do	Water Town.	do	do	27
John Booth.	do	do	1860	12	Dundas	Rochester	do	do	27
James Murray	do	do	1861	13	Kingston.	Spartan	do	do	27
Edward Caulfield.	do	do	1861	Nouv.	Hull, O	Government Launch	do	do	27
John Gallivan	Troisième	Seconde	1867	6	Kingston.	Rose.	do	do	27
William F. Robinson	do	do	1868	4e Ex.	Pictou.	Lake Michigan.	do	do	27

Nom du mécanicien.	Classe du mécanicien.	Classe de l'aide mécanicien.	Année de l'examen.	Nombre de renouvellements.	Lieu de résidence.	Nom du steamer sur lequel il a servi en dernier lieu.	Par qui a été examiné.	Date du certificat.	Honoraires.
John Painter.	do	Première	1868	4	Kingston.	Mixer	do	do	1 00
John Smith.	do	Seconde	1870	4e ex.	Cornwall	Spartan	do	do	1 00
Patrick Flanagan.	Seconde	Première	1872	2e ex.	Kingston	Lac Michigan	do	do	5 00
Patrick Carmartin.	Seconde	Première	1868	5	Pictou.	Norfolk	do	do	1 00
Pierre Lambe.	Seconde	Seconde	1867	6	Prescott.	St. Jean-Baptiste	do	do	27
Patrick Kilsenley	Troisième	Seconde	1871	1	Kingston	John Knight.	do	do	27
Duncan McQuag	Seconde	Seconde	1866	7	Allan Corners.	Jessie Abbey.	do	do	27
George Henderson	Troisième	Seconde	1869	4	Kingston.	Glide.	do	do	1 00
Henry Thurston	do	Seconde	1869	7	do	Elevator	do	do	1 00
John Ahern.	do	Seconde	1872	Nouveau.	do	Water Town.	do	do	1 00
Wm. Plum.	do	Seconde	1872	2e ex.	do	Water Town.	do	do	1 00
Wm. Doran.	do	Seconde	1872	1er ex.	do	Mary Ward	do	do	5 00
Daniel McEwan.	Seconde	do	1872	Nouveau.	do	Aucun	do	do	5 00
Michael Quinn	do	Première	1871	3	Montreal	Wren	do	do	1 00
Geo. Simmons	Troisième	do	1872	Nouveau.	Bedford Mills.	Eleanor	do	do	1 00
G. W. Douglas	do	Troisième	1860	13	Lindsay	Champion	do	do	1 00
G. Crandell.	Troisième	Troisième	1872	Nouveau.	do	Vanderbilt	do	do	1 00
Charles Mallory	do	Première	1871	2	do	Samsou	do	do	2 00
George Keats.	do	Seconde	1870	2e ex.	do	Anglo Saxon.	do	do	13 00
Silas Jacobs	do	Seconde	1872	1er ex.	Port Perry	Aln	do	do	1 00
Léon Dion.	do	do	1872	2e ex.	Port Perry	Ranger	do	do	1 00
John F. Carvin.	do	do	1870	2e ex.	Quebec.	Forest City	do	do	3 00
Adolphe Marchand.	do	Première	1871	3	Lindsay	Commodore	do	do	8 00
David Walker.	do	do	1869	2e ex.	Cobourg	Niagara	do	do	8 00
James Clark.	do	Seconde	1872	Nouveau.	Bradford	Isabella	do	do	5 00
James Crossland.	do	Première	1872	2	Toronto	Novelty	do	do	1 00
Joseph D. Johnson.	Seconde	Seconde	1870	2	Belle Ewart.	Nettie Grew	do	do	1 00
James McQuade.	do	Seconde	1864	8	Collingwood	George Watson.	do	do	1 00
Samuel Reynolds	do	Troisième	1872	Nouveau.	Port Hope.	Annie Read	do	do	1 00
John H. Dickson.	Seconde	Première	1870	4	Kingston.	Norseman	do	do	1 00
James Johnson.	do	Première	1869	1	Toronto.	Bouquet.	do	do	1 00
Peter Murphy.	Seconde	(Limité)	1872	Nouveau.	Ile au Jardin	Norseman.	do	do	1 00
Atcheson Kerr fils.	Première	Première	1872	12	Belle Ewart.	Victoria.	do	do	1 00
Atcheson Kerr.	do	Seconde	1861	1	Orillia.	Emily May.	do	do	1 00
Wm. Wardell.	do	Seconde	1872	2e ex.	do	Simcoe	do	do	11 00
Joseph C. Cosford.	do	Première	1872	2e ex.	Belle Ewart.	Emily Dunham.	do	do	7 00
Eli. E. Todman.	do	Seconde	1872	Nouveau.	Bradford	Emily May	do	do	7 00
Wm. Lockerie.	do	do	1872	Nouveau.	do	Hathway	do	do	7 00
W. H. Willing.	Première	Première	1872	Nouveau.	Collingwood	Manitoba	do	do	5 00
David McDonald.	do	Seconde	1866	7	Chatham	W. J. Ireland	do	do	1 00
James Conbrough.	Troisième	Seconde	1872	1	Windsor	Great Western	do	do	1 00
Wm. Weir.	do	Première	1870	2	Rutherford	Coral	do	do	2 00
Thomas Head.	Seconde	Première	1862	Nouveau.	Chatham	City of Dresden.	do	do	5 00
Addison Hayward.	do	Seconde	1872	10	Windsor	Yvanst.	do	do	1 00
Chas. Burrows.	do	Première	1872	2e ex.	do	Hope	do	do	5 00
Thos. Reynolds.	Troisième	Seconde	1872	Nouveau.	Wallaceburg	Philo Bennett.	do	do	5 00
					do	do	do	do	5 00
					Chatham	Mill	do	do	5 00

MÉCANICIENS DE BAT. A VAP.—Examens et renouvellements pendant le trimestre expiré le 31 décembre 1872.—Suite.

Nom du mécanicien.	Classe du mécanicien.	Classe de l'acte mécanique.	Ann. de l'examen	Nombre de renouvellements.	Lieu de Résidence.	Nom du steamer sur lequel il a servi en dernier lieu.	Par qui il a été examiné.	Date du Certificat.	Honoraires.
Joseph Robert.	Troisième	Troisième	1871	1	Chatham	Barge Manitoba.	Bur. de l'I. B. V.	Janvier	\$ 00
Richard Bamfield.	Troisième	Troisième	1866	7	do	Prince Alfred.	do	do	1 00
Wm. Wain.	Seconde	Seconde	1868	5	Windsor	Transit.	do	do	1 00
H. L. McDonald.	do	do	1871	Nouveau	Wallaceburg	River King.	do	do	9 00
J. A. McDougall.	Troisième	Troisième	1872	5	do	Remour. Hero.	do	do	1 50
Sammuel Prother.	Seconde	Seconde	1860	13	Chatham	Aucun.	do	do	1 00
David Sutherland.	Troisième	Troisième	1861	12	do	J. J. Clark.	do	do	1 00
Henry Braund.	Seconde	Seconde	1871	4	Sarnia	Florence.	do	do	1 00
Alex. McDonald.	Seconde	Seconde	1869	1	Windsor	Western.	do	do	2 00
James H. Wilson.	Seconde	Seconde	1867	4	Belle Ewart.	Prince Alfred.	do	do	1 00
Henry Bartliff.	Seconde	Seconde	1867	6	Chatham	Chatham.	do	do	1 00
George Francombe.	Seconde	Seconde	1869	11	McCarroll.	Windsor.	do	do	3 00
Adam Kerr.	Seconde	Seconde	1869	3	International.	Sarnia.	do	do	1 00
John A. May.	Seconde	Seconde	1864	8	do	do	do	do	1 00
Robert Reilly.	do	do	1873	10	Sarnia	W. J. Spicer.	do	do	1 50
Philip Crosbie.	Seconde	Seconde	1870	3	Wallaceburg	E. Windsor.	do	do	1 00
Henri Odette.	Seconde	Seconde	1872	6	Sarnia.	Sea Gull.	do	do	1 00
George Beane.	Troisième	Seconde	1867	1	Windsor.	Détroit.	do	do	1 00
John Miller.	Seconde	Seconde	1871	2	do	Union.	do	do	1 00
Richard Rankin.	Seconde	Seconde	1870	6	Dresden.	Fasseur à vapeur Jones.	do	do	1 00
John Hammon.	Seconde	Seconde	1867	6	Windsor	Windsor Water Works.	do	do	1 00
Dugald H. Roberts.	Seconde	Seconde	1872	Nouveau	Wallaceburg	Belle Taylor.	do	do	5 00
Wm. Taylor.	Seconde	Seconde	1872	Nouveau	Windsor	G. Western.	do	do	2 00
Wm. Noble.	Troisième	Seconde	1868	5	do	R. J. Hackett.	do	do	1 00
J. D. McDonald.	do	Seconde	1871	2	Port Lambton.	J. S. Noyes.	do	do	1 00
Walker Hunter.	do	Seconde	1866	7	Wallaceburg	Hero.	do	do	1 00
Duncan F. McDonald.	do	Troisième	1871	1	Port Lambton.	J. S. Noyes.	do	do	1 00
Joseph Parc.	do	Seconde	1864	9	Windsor.	Western.	do	do	1 40
Violet Davis.	Seconde	Seconde	1869	4	Détroit.	Forest City.	do	do	6 00
James Gordon.	do	Seconde	1872	8	Amherstburg	Minnie Morton.	do	do	3 00
John Westaway.	do	Seconde	1869	1	Amherstburg	Doré.	do	do	1 00
Felix Jones.	do	Seconde	1866	6	Amherstburg	Bob Hackett.	do	do	2 00
Henry Dunn.	do	Seconde	1866	6	Chatham	Dominion.	do	do	1 00
Wm. Atkinson.	do	Seconde	1872	Nouveau	Détroit.	Clematis.	do	do	5 00
John Gowen.	do	Seconde	1872	Nouveau	Chatham.	Aucun.	do	do	5 00
Richard Bragger.	do	Seconde	1872	Nouveau	Geulph.	Wm. Hall.	do	do	5 00
John Hazlett.	Troisième	Seconde	1872	4e ex.	Ile au Jardin.	W. T. Bobb.	do	do	5 00

Nom du mécanicien.	Classe du mécanicien.	Classe de l'acte mécanique.	Ann. de l'examen	Nombre de renouvellements.	Lieu de Résidence.	Nom du steamer sur lequel il a servi en dernier lieu.	Par qui il a été examiné.	Date du Certificat.	Honoraires.
Wm. J. Henry	Première	do	1872	Nouv.	Kincardine	Minnie Walker.	do	do	5 00
Thomas Barlow.	do	do	1872	2e Ex.	Kingston	Scotia.	do	do	5 00
James Davis.	do	do	1861	12	do	G. B. Rescue.	do	do	1 00
John Muddell	Troisième	do	1872	2e Ex.	do	Dromedary.	do	do	1 00
Henry Burns.	do	do	1868	5	Hamilton.	Ontario.	do	do	1 00
Robert Kenny.	do	do	1872	Nouv.	Kincardine	Herald.	do	do	5 00
John Thorburn.	do	do	1872	Nouv.	Southampton	Waubuno.	do	do	6 00
John Lee.	Seconde	Première	1866	7	Dundas	Argyle.	do	do	2 00
Hugh Morrison.	do	Première	1869	4	Hamilton	City of Montreal.	do	do	1 00
S. S. Malcolmson.	do	Seconde	1861	12	do	do	do	do	1 00
J. H. Sims.	do	Seconde	1872	2e Ex.	Collingwood.	Chicora.	do	do	5 00
Thomas Pettigrew	do	do	1869	2e Ex.	Dundas	Canada.	do	do	5 00
John Cockburn.	do	do	1872	2e Ex.	Port Colborne	Minerva.	do	do	5 00
John McCullough	Troisième	do	1872	Nouv.	do	Minnie Battle.	do	do	2 00
George Mitchell	Première	Troisième	1871	1	do	C. V. Carter.	do	do	1 00
Thomas Good.	do	Première	1864	8	do	W. H. Routh.	do	do	1 00
Wm. McGunnness.	do	do	1867	1	do	Angus McMahon.	do	do	1 00
David Wilcox	Troisième	do	1871	6	do	W. A. Routh.	do	do	1 00
J. H. Smith.	do	do	1871	1	Niagara.	City of Toronto.	do	do	5 00
James Brown.	do	do	1871	Nouv.	Welland.	M. A. Laughlin.	do	do	1 00
Robert Leech.	Seconde	Troisième	1870	3	Port Dalhousie	James Morris.	do	do	5 00
Reuben Morrison.	do	do	1865	8	St. Catherine.	City of Chatham.	do	do	1 00
Walter S. Fletcher.	do	do	1863	8	do	Prince Alfred.	do	do	1 00
Charles Sinter.	Troisième	do	1869	11	Dunnville	W. A. Routh.	do	do	1 00
Wm. Jones.	do	Première	1869	4	do	Remourqueur Jesse.	do	do	1 00
John Swanson.	do	do	1864	9	do	Mary Ann.	do	do	1 00
Nelson Bush.	do	Troisième	1871	2	do	Jesse.	do	do	1 00
Freeman Green.	do	do	1864	9	Fort Erie	do	do	do	1 00
Robert Cameron.	do	Seconde	1871	2	Dunnville	Georgia.	do	do	1 00
John Chapman.	do	do	1871	10	Port Colborne	S. Melon.	do	do	1 00
Samuel K. Norcross.	do	Première	1869	4	do	M. A. Routh.	do	do	1 00
R. R. Norcross.	Seconde	Seconde	1869	4	Dunnville	W. T. Robb.	do	do	1 00
Sophia Miller	Première	do	1865	8	Welland	St. Clair.	do	do	1 00
Wm. Bampton	do	do	1868	5	Port Robinson.	Maggie King.	do	do	1 00
John Ross.	do	do	1869	4	do	Secord.	do	do	1 00
Wm. Ross.	do	do	1869	4	St. Catherine.	Lincun.	do	do	1 00
Wm. Walsh.	Seconde	do	1865	8	Welland	St. Clair.	do	do	1 00
James Bampton	do	Troisième	1863	10	Port Dalhousie	Remourqueur Lion.	do	do	1 00
Alfred Coons	do	do	1870	3	do	Metamora.	do	do	5 00
Charles Cowan.	Troisième	do	1872	Nouv.	Peterboro	Aucun.	do	do	5 00
Sammuel Montgomery	do	do	1872	2e Ex.	Welland	St. Clair.	do	do	5 00
George Poor.	Seconde	do	1871	Nouv.	do	Minnie F. Parsons.	do	do	5 00
Thomas Leetch	Troisième	do	1872	Nouv.	Hamilton	Osprey.	do	do	1 00
Walter Scott	do	do	1869	4	Laclune	East.	do	do	1 00
Moses Blondin.	Troisième	do	1866	7	Ile Howe.	Argyle.	do	do	1 00
Alexander McArthur	do	do	1870	2e Ex.	Kingston.	Enterprise.	do	do	1 00
Duncan McInnes	Seconde	Troisième	1871	2	Ile Howe	Argyle.	do	do	1 00
Francis Munroe	do	do	1862	11	St. Catherine	Dalhousie.	do	do	1 00
Thomas Hickey.	Seconde	do	1868	5	do	T. R. Secord.	do	do	5 00
Alfred Chambers	Troisième	do	1872	Nouv.	Port Dalhousie	Enterprise.	do	do	5 00
John Davidson	do	Troisième	1872	Nouv.	do	do	do	do	5 00

MÉCANICIENS DE BAI. A VAP.—Examens et renouvellements p oule trimestre expiré le 31 décembre 1872.—*Suite.*

Nom du mécanicien.	Classe du mécanicien.	Classe de l'aide mécanicien.	Année de l'examen.	Nombre de renouvellements.	Lieu de résidence.	Nom du steamer sur lequel il a servi en dernier lieu.	Par qui a été examiné.	Date du certificat.	Honoraires.
Wm. Townsend.....	Troisième	.....	1861	12	Port Dalhousie	S. Perry.....	Bur. de I. B. V.	1 Janvier	\$ 1 00
Erastus Banks.....	do	.....	1871	2	do	Young Lion.....	do	do	1 00
Alexander Ramsay.....	do	.....	1868	5	Ste. Catherine.	Metamora.....	do	do	1 00
Richard Fairbairn.....	do	.....	1869	4	do	do	do	do	1 00
Wm. Jackson.....	Seconde	.....	1869	4	Peterboro	Whistle Wing	do	do	1 00
James Edgar.....	Troisième	.....	1872	Nouv.	Dunville	Jesse.....	do	do	5 00
Thomas Macleat.....	do	.....	1870	4e Ex.	Ste. Catherine.	Dominion	do	do	5 00
Peter Lawrence.....	do	.....	1870	3e Ex.	Welland.....	L. N. Y.....	do	do	7 00
Oliver P. St. John.....	do	.....	1868	5	Ste. Catherine.	Europe.....	do	do	1 00
Robert J. Black.....	do	.....	1872	Nouv.	do	Isaac May.....	do	do	6 00
Thomas Dewey.....	Troisième	.....	1872	1	do	Aucun.....	do	do	1 00
Wm. Sutherland.....	do	.....	1872	Nouv.	Kingston	Canonniers Rescue	do	do	6 00
George Morgan.....	do	.....	1872	Nouv.	Ste. Catherine.	Aucun.....	do	do	5 00
James Doherty.....	Troisième	.....	1872	Nouv.	Hamilton	do	do	do	5 00
David Kerr.....	do	.....	1872	4e Ex.	Ste. Catherine.	Europe.....	do	do	5 00
Edward Long.....	do	.....	1872	Nouv.	do	San Perry.....	do	do	1 00
Wm. Anderson.....	do	.....	1869	4	Port Colborne.	Knight.....	do	do	1 00
George Scarran.....	do	.....	1868	1	Port Hope.....	Island Queen.	do	do	1 00
Emerson Wright.....	do	.....	1868	5	Ste. Catherine.	America.....	do	do	1 00
Daniel Munroe.....	Troisième	.....	1872	Nouv.	Glencoe.....	Chicora.....	do	do	5 00
T. W. Hugo.....	do	.....	1869	4e Ex.	Kingston	Lincoln.....	do	do	5 00
Samuel Fletcher.....	do	.....	1871	2e Ex.	Ste. Catherine	America.....	do	do	5 00
James H. Taylor.....	Seconde	.....	1863	10	do	Enterprise.....	do	do	1 00
Alexander Cuthbert.....	Première	.....	1872	Nouv.	do	Aucun.....	do	do	5 00
R. McMaugh.....	do	.....	1869	4	do	Ocean.....	do	do	1 00
J. A. Mills.....	do	.....	1869	4	do	Lake Ontario.	do	do	1 00
Wm. Calcutt.....	Seconde	.....	1868	5	do	City of Chatham.	do	do	1 00
John Stevens.....	Première	.....	1866	7	do	Lake Ontario.	do	do	1 00
Walter Cayley.....	Seconde	.....	1871	2e Ex.	Port Robinson.	Remorqueur Ross.	do	do	5 00
George Ross.....	Troisième	.....	1872	Nouv.	do	M. R. King.....	do	do	1 00
Angus Furner.....	do	.....	1863	8	Kingcardine.	Champion.....	do	do	1 00
Isaac Dunham.....	do	.....	1863	5	Owen Sound.	Trusdell.....	do	do	1 00
James Gillie.....	Première	.....	1871	2	Kingston	M. R. King.....	do	do	5 00
Robert Wright.....	do	.....	1871	Nouv.	Port Robinson.	Enterprise.....	do	do	1 00
John E. Bell.....	do	.....	1868	5	Ste. Catherine.	Prince of Wales.	do	do	1 00
John Burton.....	Première	.....	1860	13	Montréal.....	do	do	do	1 00

J. Williamson Leslie.....	do	.....	1860	13	do	Capitaine intérimaire du	do	do	2 00
A. J. Cameron.....	Seconde	.....	1865	8	Gravenhurst.	California.....	do	do	1 00
Gilbert Johnson.....	do	.....	1871	2nd Ex.	Ile au Jardin	Nipissing.....	do	do	5 00
J. F. Taylor.....	Première	.....	1861	12	Kingston.....	Chickuna.....	Président	do	1 00
George Wright.....	Troisième	.....	1868	5	Port Hope.....	do	do	do	1 00
						Remorqueur A. Reid.....	do	do	1 00
									\$1,745 00

ETAT des droits et honoraires perçus durant l'année expirée le 30 juin 1872, pour le fonds de l'inspection des bateaux à vapeur.

ONTARIO.

	\$ cts.	\$ cts.
Amherstburg	65 00	
Belleville	133 00	
Brockville	18 70	
Chatham	210 60	
Chippawa	49 80	
Cobourg	40 40	
Colborne	74 30	
Dundas	20 10	
Dunnville	63 60	
Goderich	86 90	
Hamilton	168 40	
Hope	177 88	
Kingston	1,058 50	
Napanee	9 20	
Ottawa	493 40	
Owen Sound	89 40	
Picton	76 10	
Prescott	19 60	
Ste. Catherine	630 30	
Sarnia	131 05	
Stanley	135 40	
Toronto	1,715 60	
Wallaceburg	220 60	
Windsor	10 60	
		5,698 43

QUÉBEC.

Dundee	2 00	
Montréal	2,558 70	
Québec	1,601 80	
Trois-Rivières	14 00	
		4,176 50

NOUVEAU-BRUNSWICK.

Chatham	89 40	
Frédéricton	24 20	
Newcastle	18 00	
St. George	15 50	
St. Jean	1,063 43	
Woodstock	7 00	
		1,217 53

NOUVELLE-ÉCOSSE.

Annapolis	6 80	
Halifax	200 60	
Pictou	317 40	
Yarmouth	12 20	
		537 00

MANITOBA.

Winnipeg		81 00
		11,710 46

ANNEXE No. 23.

RAPPORT DU PRÉSIDENT DU BUREAU DES EXAMINATEURS DES CAPITAINES ET SECONDS, POUR L'ANNÉE FISCALE EXPIRÉE LE 30 JUIN 1872.

HALIFAX, 30 juin 1872.

MONSIEUR,—Je transmets ci-joint, pour votre information, le rapport annuel du Bureau des Examineurs des Capitaines et Seconds, pour l'année fiscale expirée le 30 juin 1872.

Le Bureau s'est assemblé dans les ports de St. Jean, N.-B., Halifax, N.-E., et Québec, pour examiner les candidats aux certificats de compétence comme maîtres et seconds, comme suit :

A St. Jean, N.-B., les 7 et 8 août 1871.

Capitaines ayant obtenu des certificats.....	5
Second	1

deux candidats aux certificats de capitaine ont échoué.

A St. Jean, N.-B., les 14 et 15 septembre :

Capitaines ayant obtenu des certificats.....	4
Seconds do do do	2

deux candidats aux certificats de capitaine ont échoué.

A St. Jean, les 18 et 19 octobre :

Capitaines ayant obtenu des certificats... ..	7
Seconds do do do	3

deux candidats aux certificats de capitaine, et un à celui de second ont échoué.

Le 28 octobre, le capitaine John Taylor, de Halifax, fut examiné par le capitaine G. A. McKenzie et moi-même, et ayant satisfait à cet examen, il reçut un certificat et fut nommé examinateur à ce port.

A St. Jean, les 20 et 21 novembre :

Capitaines ayant obtenu des certificats.....	6
Seconds do do do	3

un candidat au certificat de capitaine fut renvoyé.

Ayant reçu de vous l'ordre d'aller à Québec pour m'enquérir des capacités des examinateurs qu'il vous avait plu de nommer, je m'y rendis avec le capitaine Cronk, de St. Jean, et le 27 novembre, j'examinai le commandant E. D. Ashe, M. R., et le capitaine Anselme Marmen, du steamer du gouvernement *Druid*, de Québec; ayant satisfait à cet examen, ils reçurent leurs certificats. Le bureau s'est réuni à ce port les 28 et 29 novembre, mais il ne se présenta aucun candidat.

A St. Jean, les 14 et 15 décembre :

Capitaines ayant obtenu des certificats.....	6
Seconds do do do	Aucun.

un candidat au certificat de capitaine fut renvoyé.

A Halifax, le 10 janvier :

Capitaine ayant obtenu le certificat.....	1
Seconds do do do	Aucun.

A St. Jean, les 20 et 22 janvier :

Capitaines ayant obtenu des certificats.....	8
Second do do do	1

A Halifax, N.-E., les 8 et 9 février :

Capitaines ayant obtenu des certificats.....	2
Seconds do do do	Aucun.
A St. Jean, N.-B., les 14 et 15 février :	
Capitaines ayant obtenu des certificats.....	8
Seconds do do do	3
deux candidats au certificat de capitaine sont échoué.	
A Halifax, N. E., les 27 et 28 février :	
Capitaine ayant obtenu le certificat.....	1
Seconds do do	1
un candidat au certificat de capitaine fut renvoyé.	
A Québec, les 9 et 11 mars :	
Capitaines ayant obtenu des certificats.....	12
Seconds do do	Aucun.
un candidat au certificat de capitaine fut renvoyé.	
A St. Jean, N.-B., le 30 mars et le 1er avril :	
Capitaines ayant obtenu des certificats.....	6
Seconds do do do	2
A Halifax, N.-E., les 8 et 9 avril :	
Capitaines ayant obtenu des certificats.....	8
Seconds do do do	Aucun.
un candidat au certificat de capitaine fut renvoyé.	
A Halifax, les 10 et 11 avril :	
Capitaine ayant obtenu son certificat.....	1
Second do do do	1
deux candidats aux certificats de capitaine ont échoué.	
A Québec, les 2 et 3 mai :	
Capitaines ayant obtenu des certificats.....	2
Seconds do do do	Aucun.
un candidat au certificat de capitaine fut renvoyé.	
A St. Jean, N.-B., les 9 et 10 mai :	
Capitaine ayant obtenu des certificats.....	8
Seconds do do do	4
trois candidats aux certificats de capitaine ont échoué.	
A St. Jean, N.-B., le 11 mai :	
Capitaines ayant obtenu des certificats.....	Aucun.
Seconds do do do	Aucun.
un candidat au certificat de capitaine fut renvoyé.	
A Halifax, N.-E., les 14 et 15 mai :	
Capitaines ayant obtenu des certificats.....	4
Seconds do do do	Aucun.
trois candidats aux certificats de capitaine ont échoué.	
A St. Jean, N.-B., les 21 et 22 mai :	
Capitaines ayant obtenu des certificats.....	2
Seconds do do do	2
quatre candidats aux certificats de capitaine et ou à celui de second furent renvoyés.	
A St. Jean, N. B., les 6 et 7 juin :	
Capitaines ayant obtenu des certificats.....	7
Second do do do	1
un candidat au certificat de capitaine fut renvoyé.	
A Halifax, N.-E., les 12 et 13 juin :	
Capitaines ayant obtenu des certificats.....	5
Second do do do	1
trois candidats aux certificats de capitaine ont échoué.	
A St. Jean, les 27 et 28 juin :	

Capitaines ayant obtenu des certificats..... 5
 Second do do 1
 cinq candidats aux certificats de capitaine et deux à ceux de second ont été renvoyés.
 Aussi, cent huit candidats au grade de capitaines et vingt-six à celui de seconds ont reçu des certificats de compétence durant l'année fiscale.
 Soixante-trois certificats de service de capitaine et sept de second ont été donnés durant l'année : quarante-huit à Halifax, onze à St. Jean et onze à Québec.
 En terminant mon rapport, je recommande respectueusement qu'on amende le règlement en ce qui concerne le temps de service des seconds, et que, comme en Angleterre, on n'exige qu'une année pour les seconds adjoints et une année pour les seconds, de ceux des candidats aux certificats de capitaine.

J'ai, etc.,

P. A. SCOTT,
Président.

A l'Hon. Peter Mitchell,
 Ministre de la Marine et des Pêcheries.

RAPPORT SUPPLEMENTAIRE POUR LE SEMESTRE EXPIRÉ LE 3 DÉCEMBRE 1872.

Le Bureau des Examineurs des capitaines et seconds s'est réuni aux ports de St. Jean, Halifax et Québec, comme suit :

A Halifax, les 1er et 2 juillet :

Capitaines ayant obtenu des certificats..... 6
 Seconds do doAucun.

un candidat au certificat de capitaine fut renvoyé.

A Québec, les 6 et 8 juillet :

Capitaines ayant obtenu des certificats 3
 Second do do 1

A St. Jean, les 12 et 13 juillet :

Capitaines ayant obtenu des certificats.....11
 Seconds do do 2

trois candidats aux certificats de capitaine et ou à celui de second furent renvoyés

A Halifax, les 17 et 18 juillet :

Capitaines ayant obtenu des certificats..... 7
 Seconds do doAucun.

trois candidats aux certificats de capitaine ont échoué.

A St. Jean, les 26 et 27 juillet :

Capitaines ayant obtenu des certificats..... 9
 Seconds do do 1

deux candidats aux certificats de capitaine ont échoué.

A Halifax, les 13 et 14 août :

Capitaines ayant obtenu des certificats..... 8
 Seconds do doAucun.

A Québec, les 19 et 20 août :

Capitaine ayant obtenu des certificats 1
 Seconds do do 3

A St. Jean, les 24 et 26 août :

Capitaines ayant obtenu des certificats.....14
 Seconds do do 2

cinq candidats aux certificats de capitaines et un à celui de second ont été renvoyés.

A Halifax, les 7 et 9 septembre :

Capitaines ayant obtenu des certificats.....	3
Seconds do do	2

un candidat au certificat de capitaine et un à celui de second ont été renvoyés.

A St. Jean, les 13 et 14 septembre :

Capitaines ayant obtenu des certificats.....	8
Seconds do do	2

cinq candidats aux certificats de capitaine ont échoué.

A Québec, les 24 et 25 septembre :

Capitaines ayant obtenu des certificats.....	4
Seconds do do	Aucun

un candidat au certificat de capitaine a échoué.

A Halifax, le 30 septembre et le 1er octobre :

Capitaines ayant obtenu des certificats.....	10
Seconds do do	2

deux candidats aux certificats de capitaine ont échoué.

A St. Jean, les 27 et 28 septembre :

Capitaines ayant obtenu des certificats.....	10
Seconds do do	Aucun

sept candidats aux certificats de capitaine ont échoué.

A St. Jean, les 19 et 21 octobre :

Capitaines ayant obtenu des certificats.....	8
Second do do	1

cinq candidats aux certificats de capitaine ont échoué.

A Halifax, les 28 et 29 octobre :

Capitaines ayant obtenu des certificats.....	2
Seconds do do	Aucun

sept candidats aux certificats de capitaine ont échoué.

A Québec, les 11 et 12 novembre :

Capitaines ayant obtenu des certificats.....	2
Second do do	1

A St. Jean, les 14 et 15 novembre :

Capitaines ayant obtenu des certificats.....	8
Second do do	1

un candidat au certificat de capitaine a échoué.

A Halifax, les 19 et 20 novembre :

Capitaines ayant obtenu des certificats.....	6
Seconds do do	Aucun.

cinq candidats aux certificats de capitaine ont échoué.

A St. Jean, les 3 et 4 décembre :

Capitaines ayant obtenu des certificats.....	3
Seconds do do	2

cinq candidats aux certificats de capitaine et un à celui de second ont échoué.

A Halifax, les 6 et 7 décembre :

Capitaines ayant obtenu des certificats.....	Aucun
Seconds do do	Aucun

quatre candidats aux certificats de capitaine ont échoué.

A St. Jean, les 19 et 20 décembre :

Capitaines ayant obtenu des certificats.....	3
Second do do	1

deux candidats aux certificats de capitaine ont échoué.

A Halifax les 23 et 24 décembre :

Capitaines ayant obtenu des certificats..... 4

Seconds do doAucun

Aussi cent-trente candidats au grade de capitaine et vingt-et-un à celui de second ont reçu des certificats de capacité pendant le semestre expiré le 31 décembre 1872.

Deux cent vingt-deux certificats de service pour capitaines et seconds ont été donnés durant le semestre expiré au 31 décembre 1872: 232 à Halifax, 54 à St. Jean et 12 à Québec.

Ci-jointe se trouve une liste des certificats de compétence et de service donnés aux capitaines et seconds par le Département, jusqu'au 1er janvier 1873.

Ci-joint se trouve aussi un état des dépenses.

J'ai, etc.,

P. A. SCOTT,

Président.

LISTE DES CERTIFICATS DE compétence et de service accordés aux capitaines et seconds par le département de la marine et des pêcheries du Canada, jusqu'au 1er janvier 1873.

No. du certifi- cat.	Date.	Nom.	Grade. Compétence.	Résidence.	Où l'examen s'est fait.	Honoraires. \$ cts.
1	1871.				St Jean.	10 00
2	1 Sept.	Lanchlin McLean.	Capitaine	Ile-Picton, comté de Picton, N. E.	do	10 00
3	16	James Fenwick Whitney.	do	Quaco, St. Jean, N. B.	do	10 00
4	16	Oliver Goldsmith Horbell.	do	Rue Main, Portland, St. Jean, N. B.	do	10 00
5	16	Eurias Spicer.	do	Havre Advocate, Parrishoro, Nouvelle-Ecosse.	do	10 00
6	16	Leander Morris.	do	do	do	10 00
7	16	Jama: Thomas Bustin.	Second.	8, rue Horsefield, St. Jean, N. B.	do	5 00
8	16	Hallett Whitlock.	Capitaine	St. André, N. B.	do	10 00
9	27	Langhlin McLean.	Second	Rue St. James, Carleton, St. Jean, N. B.	do	5 00
10	27	Delancy Terry Faulkner.	Capitaine.	Hantsport, N. E.	do	10 00
11	27	William Leander McLellan.	do	Maitland, N. E.	do	10 00
12	27	Rufus Outhouse.	do	Bocabec, comté de Charlotte, N. B.	do	10 00
13	27	John Lloyd Healey.	Second.	1 ^{re} Rue Exmouth, St. Jean, N. B.	do	5 00
14	28	William Wilson Morris.	Capitaine	Havre Advocate, N. E.	do	10 00
15	28	Achur Paget Owen.	Second	Rue St. David, St. Jean, N. B.	do	5 00
16	28	Stewart Gould.	Capitaine	Noel, comté de Hants, N. E.	do	10 00
17	28	Major Andre Brown.	do	61, rue Duke, St. Jean, N. B.	do	10 00
18	28	James Maynes.	do	Chemin de la ville, St. Jean, N. B.	do	10 00
19	28	James Warren Penery.	do	Iles de l'Ouest, N. B.	do	10 00
20	28	Arthur Penery.	do	do	do	10 00
21	28	Jacob Edwin Grafton.	Second.	Rue Prince William, St. Jean, N. E.	do	5 00
22	28	Edmund Johnston Ward.	Capitaine.	Havre Advocate, N. B.	do	10 00
23	28	Thomas Clark.	Second.	Rue Mecklenburg, St. Jean, N. B.	do	5 00
24	Nov.	William Smith.	Capitaine	Passage de Granville, N. E.	do	10 00
25	28	Ephraim White.	do	Picton, N. E.	do	10 00
26	28	Joseph Edwards Wood.	do	Canning, N. E.	do	10 00
27	28	Samuel Pitman.	do	Brooklyn, comté de Yarmouth, N. E.	do	10 00
28	28	Abraham Knowlton.	do	District No. 12, Advocate, N. E.	do	10 00
29	28	James Johnston Jones.	do	110, rue Prince William, St. Jean, N. B.	do	10 00
30	28	Howard Landwick Groscup.	Second.	Granville, N. E.	do	5 00
31	28	Jarvis Henry Wilson.	do	Rue Tower, Carleton, St. Jean, N. B.	do	5 00
32	D-6.	Joseph Frederick Carter.	do	Pte. Westmoreland, Westmoreland, N. B.	do	5 00
33	26	Alfred Rethborne Curry.	Capitaine.	Débarcadere Horton, comté de King, N. E.	do	10 00
34	26	William Putnam.	do	Maitland, comté de Hants, N. E.	do	10 00
35	26	Edward Archibald.	do	149, rue Grafton, Halifax, N. E.	do	10 00
	26	William Shampier.	do	Rue King, St. Jean, N. E.	do	10 00

LISTE DES CERTIFICATS de compétence et de service accordés aux capitaines et seconds par le département de la marine et des pêcheries du Canada, jusqu'au 1er janvier 1873,

No. du certifi- cat.	Date.	Nom.	Grade. — Compétence.	Résidence.	Où l'examen s'est passé.	Honoraires. \$ cts.
36	1871. Dec. 6	George Coalfleet	Capitaine	Hantsport, N.E.	St. Jean, N.B.	10 00
37	do	Robert McKenzie Pengilly	do	190, rue Prince William, St. Jean, N.B.	do	10 00
38	Jan. 20	Charles Harrington McLeod	do	Rue Water, Pictou, N.E.	Halifax, N.E.	10 00
39	do	Andrew Robertson	do	Rue Queen, St. Jean, N.B.	St. Jean, N.B.	10 00
40	do	Francis Drake Homer	Second	Yarmouth, N.E.	do	5 00
41	do	William Smith Kitchin	Capitaine	Comté de Pictou, Pictou, N.E.	do	10 00
42	do	James Reesby Kitchin	do	New Glasgow, N.E.	do	10 00
43	do	Charles Partelow	do	Rue Main, St. Jean, N.B.	do	10 00
44	do	Israel Kelly Moore	do	Brookly, Yarmouth, N.E.	do	10 00
45	do	James Douglas Smith	do	Maitland, comté de Hauts, N.E.	do	10 00
46	do	Neil McIntosh	do	Lockhartville, N.E.	do	10 00
47	do	William Solomon McLeod	do	Liverpool, N.E.	do	10 00
48	Été.	Hugh McKenzie	do	Rue Water, Pictou, N.E.	Halifax, N.E.	10 00
49	do	William Henry Keating	do	No. 11, rue Salter, Halifax, N.E.	do	10 00
50	do	Alfred Morral	do	Brookly, Yarmouth, N.E.	St. Jean, N.B.	10 00
51	do	Matthew Adams	do	Rue Church, Portland, St. Jean, N.B.	do	10 00
52	do	William Alonzo Steeves	do	Connell's Block, Woodstock, N.B.	do	10 00
53	Feb.	Robt. Geo. W. Thompson	Capitaine	Rue Protection, Carleton, St. Jean, N.B.	St. Jean, N.B.	10 00
54	do	Edward Wallace McFaden	Second	Riv. Bear, comté de Digby, Nouvelle-Ecosse, N.E.	do	5 00
55	do	Adam Brown	Capitaine	St. Jean, N.B.	do	10 00
56	do	Robert Armstrong	do	50, rue Leinster, St. Jean, N.B.	do	10 00
57	do	Charles Fowler Hughes	do	Rue Charlotte, St. Jean, N.B.	do	10 00
58	do	Clarendon Stephen Young	Second	St. George, Pictou, N.E.	do	10 00
59	do	Ernest Romeo Kersten	Capitaine	8, rue George, St. Jean, N.B.	do	10 00
60	do	Christian Olsen	Second	Lunenburg, N.E.	Halifax, N.E.	5 00
61	Mars	Moyle Rudolf	Capitaine	Little Harbor, comté de Pictou, N.E.	do	10 00
62	do	Chippman Cameron Dawson	do	2 rue St. Nicholas, Palais, Québec	Québec	10 00
63	do	Thomas William Ellis	do	St. Michel, comté de Bellechasse, Québec	do	10 00
64	do	Louis Honorius Lechance	do	Village Lauzon, St. Joseph, Québec	do	10 00
65	do	Moise Leblanc	do	St. Thomas, comté de Montmagny, Québec	do	10 00
66	do	Jean Ete. Poitras	do	L'Islet, Québec	do	10 00
67	do	Basil Derox, jun.	do	Rue St. François, St. Roch, Québec	do	10 00
68	do	Amabel Baquet	do	St. Michel, comté de Bellechasse, Québec	do	10 00
69	do	Joseph Bourget	do	L'Islet, l'Anse à Gîles, Québec	do	10 00
70	do	Theophile Derox	do	do	do	10 00

71	do	David Bernier	do	L'Anse à Gîles, L'Islet, Québec	do	10 00
72	do	Edmond Laroche	do	St. Michel, comté de Bellechasse, Québec	do	10 00
73	do	Soren Madsen	do	No. 9, rue St. Marguerite, St. Roch, Québec	do	10 00
74	Avril	William Hill Townshend	do	Rectory, Amherst, N.E.	St. Jean	10 00
75	do	Albert Desbrisay Munro	do	Clemensport, N.E.	do	10 00
76	do	Nelson Richardson	do	Wood Point, Sackville, N.B.	do	10 00
77	do	James Edward Brown	do	Digby, N.E.	do	5 00
78	do	William Otis Hughes	Capitaine	Digby, N.E.	do	10 00
79	do	Matthew Thompson	do	Johnston, comté de Queen, N.B.	do	10 00
80	do	Jacob Roop Winchester	do	Smith's Cove, comté de Digby, N.E.	do	10 00
81	do	Albert Clements McNeil	do	Port Gilbert, comté de Digby, N.E.	do	10 00
82	do	Gilbert Shaw	do	71, rue Maitland, Halifax, N.E.	Halifax	10 00
83	do	William Grant	do	Maitland, N.E.	do	10 00
84	do	Hugh Fraser	do	Merigomish, Pictou, N.E.	do	10 00
85	do	Matthew Stewart Graham	do	Antigonish, N.E.	do	10 00
86	do	Olis Kachburn	do	Mont Leasing, comté de King, N.E.	do	10 00
87	do	Ratus Michener	do	Mount Denison, comté de Hauts, N.E.	do	10 00
88	do	Joseph Jones Letson	do	Port Medway, N.E.	do	10 00
89	do	John Demetrius Morine	do	Rue Water, Pictou, N.B.	do	10 00
90	do	James Shearer	do	Pictou, comté de Pictou, N.E.	Québec	10 00
91	do	Thomas Whalen	do	St. Sauveur, Québec	do	5 00
92	Mai	Joseph Dumas	Second	L'Islet, Montmagny, Québec	St. Jean	10 00
93	do	Elzéar Bernier	do	Barton, comté de Digby, N.E.	do	10 00
94	do	George Whitney Blaney	do	82, rue Princess, St. Jean, N.B.	do	10 00
95	do	Andrew Weldon Upham	do	Margaretville, N.E.	do	10 00
96	do	Milledge Munro	do	Ile au Chevreuil, Iles occidentales, N.B.	do	10 00
97	do	Andrew Allen Haskins	do	Hillsborough, comté d'Albert, N.B.	do	10 00
98	do	William Henry Edgett	do	Ille au Chevreuil, comté d'Albert, N.B.	do	10 00
99	do	Radall Alfred Morris	do	Havre Advocate, Parrsboro, N.E.	do	10 00
100	do	Edward Hainey	do	Weymouth, N.E.	do	5 00
101	do	John Wilmut Duck	do	Dorchester comté de Westmorland, N.B.	do	5 00
102	do	James Joseph Quigley	do	29, rue Dock, St. Jean, N.B.	do	5 00
103	do	Edwin Abram Holder	do	Rue King, Carleton, St. Jean, N.B.	do	10 00
104	do	Wellington Cook Morrell	do	Westport, Ile aux Légénaires N.E.	do	10 00
105	June	Seward Dodd	Capitaine	Sydney, Cap Breton	Halifax	10 00
106	Mai	Alexander McDonald	do	Pointe Abercromby, Pictou, N.E.	do	10 00
107	do	George Edward Danker	do	Hantsport, N.E.	do	10 00
108	do	Arthur William Flemming	do	Londonderry, N.E.	do	10 00
109	do	Caleb Grazier Collins	do	Québec, P. Q.	do	10 00
110	do	Thomas Edward Cann	do	Milton, Yarmouth, N.F.	St. Jean	10 00
111	June	George Edward Fitzgerald	do	Seamans Street, Portland, N.B.	do	10 00
112	do	Charles Francis Ray	do	Rue Seaman, Margaretville, N.B.	do	5 00
113	do	Charles Edward Fitzgerald	do	Stavakht Shore, Portland, St. Jean, N.B.	do	10 00
114	do	Jacob Hilton Leman	do	Milkish, comté de King, St. Jean, N.B.	do	10 00
115	do	Henry Dudman	do	Brookly, Yarmouth, N.E.	do	10 00
116	do	Charles Dudgeon Robinson	do	Yarmouth, N.E.	do	10 00
117	June	Benjamin Griffin Powans	Capitaine	Hopewell, comté d'Albert, N.B.	St. Jean, N.B.	10 00
118	do	Alexander Ross McKenzie	Second	St. Martin, N.B.	do	5 00
119	do	Elisha James Brown	Capitaine	Rivière Jordan, Shelburne, N.E.	do	10 00
120	do	Willard Othniel Wright	do	St. Martin, Quaco, N.B.	do	10 00
121	do	do	do	Hopewell, comté d'Albert, N.B.	do	5 00

Liste des Certificats de compétence et de services accordés aux capitaines et seconds par le Département de la Marine et des Pêcheries du Canada, jusqu'au 1er janvier 1873.

No. du Certin.	Date.	Nom.	Grade — Compétence.	Residence.	Où l'examin s'est fait.	Honoraires. \$ cts.
122	1872.	George Reeby Kitchin	Capitaine	Pictou, N.E.	Halifax, N.E.	10 00
123	Jun 26	Joseph Charles Ashwood	do	No. 8, Dresden Row, Halifax, N.E.	do	10 00
124	do	Thomas Watson Caffray	do	Sydney Cap Breton	do	10 00
125	do	Thomas James Wilson	do	25, rue Star, Halifax, N.E.	do	10 00
126	do	Richard Bennett	do	Main Street, Portland, N.B.	St. Jean, N.B.	5 00
127	juillet 8	Thomas Rufus Hamilton	Capitaine	Hopewell, comté d'Albert, N.B.	do	10 00
128	do	John Cook	do	Harbourville, comté d'Albert, N.B.	do	10 00
129	do	Thomas Benjamin Jones	do	56, rue Queen, St. Jean, N.B.	do	10 00
130	do	Charles Johnston	do	St. George, N.B.	do	10 00
131	do	Erancis Nash	do	Rue Daly, Ottawa, Canada	do	10 00
132	do	William Alexander Whittier	do	5, rue Bishop, Halifax, N.E.	Halifax, N.E.	10 00
133	do	Peter Nelson	do	168, rue Lower Water, Halifax, N.E.	do	10 00
134	do	William Washington Barthing	do	Liverpool, N.E.	do	10 00
135	do	Seth McC. Barthing	do	do	do	10 00
136	do	John Jack	do	Pictou, N.E.	do	10 00
137	do	William Kennedy	do	7, Bedford Row, Halifax, N.E.	do	10 00
138	do	Ally McGregor	do	Pictou, N.E.	do	10 00
139	do	Robert McLeod	do	Fishers' Grant, Pictou, N.E.	do	10 00
140	do	Joseph Onézime Reaume	do	Gabriel, St. Roch, Québec	do	10 00
141	do	John Smith	do	Rue Union, St. Jean, N.B.	St. Jean, N.B.	10 00
142	do	Ansel Gray	do	Weymouth, comté de Digby, N.E.	do	10 00
143	do	Charles Harris Hall	Second	43, rue Lemster, St. Jean, N.B.	do	5 00
144	do	Charles Petersen	do	Main Street, Portland, St. Jean, N.B.	do	5 00
145	do	John James Shields	Capitaine	Portland, St. Jean, N.B.	do	10 00
146	do	Joseph Allen Sanders	do	Bridgetown, comté d'Annapolis, N.E.	do	10 00
147	do	Charles Randall Robbins	do	Tiverton, Long Island, Digby, N.E.	do	10 00
148	do	John Wentworth Dakin	do	Sandy Cove, comté de Digby, N.E.	do	10 00
149	do	Walling Riving	do	Carleton, St. Jean, N.B.	do	10 00
150	do	Charles William Bacon	do	Hopewell Hill, comté d'Albert, N.B.	do	10 00
151	do	Charles Edward Kiley	do	Digby comté de Digby, N.E.	do	10 30
152	do	James Williams Fraser	do	Brooklyn, comté de Yarmouth, N.E.	do	10 00
153	do	Charles Thomas Fraser	do	Parsons, N.E.	do	10 00
154	do	Joel Scott	do	Néel, comté de Hants, N.E.	Halifax, N.E.	10 00
155	do	Richard Mickle	do	Pictou, N.E.	do	10 00
156	do	Robert Patterson	do	159, rue Water, Pictou, N.E.	do	10 00

157	do	Edwin Holmes	do	Canning, Cornwallis, N.E.	do	10 00
158	do	Geo. Soule Douglas	do	Maitland, comté de Hants, N.E.	do	10 00
159	do	Daniel Munro	do	Pictou, N.E.	do	10 00
160	Août 2	Handley Parker Cogswell	do	Cornwallis, comté de King, N.E.	do	10 00
161	do	Edwin Saunders Williams	do	Rue Union, St. Jean, N.B.	St. Jean, N.B.	10 00
162	do	Peskey Porter Allen	Second	Brooklyn, comté de Yarmouth, N.E.	do	5 00
163	do	Peter Fredrick Johansson	Capitaine	40, Rue Prince William, St. Jean, N.B.	do	10 00
164	do	Archibald McNeil	do	Barton, Digby, comté de N.E.	do	10 00
165	do	Hezen Chalmers	do	139, Rue St. James, St. Jean, N.B.	do	10 00
166	do	John Thomas Salter	do	Farsboro, comté de Cumberland, N.E.	do	10 00
167	do	James Andrew Burns	do	Weymouth, comté de Digby, N.E.	do	10 00
168	do	James Andrew Corbett	do	Folly Village, Londonderry, N.E.	do	10 00
169	do	Joseph Crandall Bray	do	Harvey, comté d'Albert, N.E.	do	10 00
170	do	Onesime Bernier	do	L'Anse à Gilles, L'Islet, Q.	do	5 00
171	do	Warren Homer Doane	Capitaine	Barrington, N.E.	Québec, N.E.	10 00
172	do	Thomas O'Brien	do	Wallace, N.E.	Halifax, N.E.	10 00
173	do	Joseph Henry Ivey	do	Pictou, N.E.	do	10 00
174	do	Samuel Henry Stamp	do	do	do	10 00
175	do	John McKenzie	do	do	do	10 00
176	do	Isaac Foley	do	Walton, comté de Hants, N.E.	do	10 00
177	do	John Archibald Fisher	do	Pictou, N.E.	do	10 00
178	do	Albert Nelson	do	Aوندale, comté de Hants, N.E.	do	10 00
179	do	Charles William McQuarrie	do	Rivière Jean, Pictou, N.E.	do	10 00
180	do	George Thomas Highton	do	do	do	10 00
181	do	Samuel Judgar Witter	Second	do	Québec	2 00
182	do	James Bones Sutherland	do	Dorchester, N.B.	do	5 00
183	Août 22	John Burris	do	Pictou, N.E.	do	5 00
184	do	Henry Herbert Freeze	Second	Musquodoboit, Halifax, N.E.	do	10 00
185	do	Peter Anderson	do	Hampton, comté de King, N.B.	Halifax	10 00
186	do	Albert Morris	do	14, Rue Britain, St. Jean, N.B.	St. Jean	5 00
187	do	George Nelson Dakin	Capitaine	Advocate Harbor, Pearsboro', N.E.	do	10 00
188	do	Robert Shields	do	Anse au Sable, comté de Digby, N.E.	do	10 00
189	do	Charles Dixon	do	Charles St. Portland, St. Jean, N.B.	do	10 00
190	do	George Bliss Reynolds	do	Sackville, N.B.	do	10 00
191	do	Thomas Weldon Flewelling	do	St. George, N.B.	do	10 00
192	do	Patrick Cassey	do	Main St., Carleton, St. Jean, N.B.	do	10 00
193	do	Thomas O'Rourke	do	41, Rue Prince William, St. Jean, N.B.	do	10 00
194	do	Robert Fletcher Warrington	do	32, Rue Ward, St. Jean, N.B.	do	10 00
195	do	Charles Drury Allen	do	Frédéricton, N.B.	do	10 00
196	do	John McManus	Second	70, Rue Carmarthen, St. Jean, N.B.	do	5 00
197	do	Peter McArthur Smith	do	Maitland, comté de Hants, N.E.	do	10 00
198	do	George William Baker	do	Yarmouth, N.E.	do	10 00
199	do	George Eccles Sands	do	St. Jean, N.B.	do	10 00
200	do	Charles Nelson Fielding	do	Sheets Harbor, N.E.	do	10 00
201	do	Frederick Currie	do	Newport, comté de Hants, N.E.	do	10 00
202	do	Frederick Lemont Walley	do	Pictou, N.E.	do	5 00
203	do	Daniel O'Neil	do	Londonderry, N.E.	do	5 00
204	do	Andrew Little	do	Baie Verte, N.B.	do	10 00
205	do	Robert Anderson	do	Rue King, St. Jean, N.B.	St. Jean	10 00
206	do	Lawrence Andrew Halcrow	do	Maitland, Xarmouth, N.E.	do	10 00
207	do	Charles Raymond	do	do	do	5 00

LISTE des certificats de compétence et de service accordés aux capitaines et seconds par le Département de la Marine et des Pêcheries du Canada, jusqu'au 1er janvier 1873.

No. du certifi-	Date.	Nom.	Grade. Compétence.	Résidence.	Où l'examen s'est fait.	Honoraires.
208	1872	John Frazier Farrow	Capitaine	Sandy Cove, comté de Digby, N.E.	St. Jean, N.B.	\$ 05.
209	do	Thomas Cody	do	St. Jean, Terre-neuve.	do	10 00
210	do	Arthur Wesley Burns	Second	Digby, N.E.	do	5 00
211	do	Henry Augustus Everett	Capitaine	Plimpton, comté de Digby, N.E.	do	10 00
212	do	William Daniel Browne	do	69, Rue Charlotte, St. Jean, N.B.	do	10 00
213	do	James Fishwick Zachary	do	123, Rue Prince William, St. Jean, N.B.	do	10 00
214	do	Nails Michael Neilson	do	40, Rue Waterloo, St. Jean, N.B.	do	10 00
215	do	Napoleon Pelletier	do	Ross et Cie., rue St. Pierre, Québec.	Québec	10 00
216	do	Joseph Thibault	do	L'Islet, Québec	do	10 00
217	do	Joseph Michon, jun.	do	St. Thomas, comté de Montmagny, Québec.	do	10 00
218	do	Tidyne Michon	do	do	do	10 00
219	Oct.	Edmund Harris O'Neil	do	Dorchester, comté de Westmoreland, N.B.	St. Jean, N.B.	10 00
220	do	John William Holmes	do	Hantsport, comté de Hants, N.E.	do	10 00
221	do	Thomas Gilbert Ruggles	do	Wesport, comté de Digby, N.E.	do	10 00
222	do	Peter Waldemar Mainquist	do	St. Jean, N.B.	do	10 00
223	do	Thomas Mitchell	do	Campo Bello, N.B.	do	10 00
224	do	Benjamin Henry Ruggles	do	Westport, Ile aux Eglantiers, N.E.	do	10 00
225	do	Peter Carr	do	77, Rue St. James, St. Jean, N.B.	do	10 00
226	do	E. Collins	do	Liverpool, N.E.	do	10 00
227	do	Edward August DeZeter	do	123, Rue Prince William, St. Jean, N.B.	do	10 00
228	do	Smith Carlow	do	St. André, comté de Charlotte, N.B.	do	10 00
229	do	Alexander Crow Vance	Second	Londonderry, N.B.	Halifax	5 00
230	do	Ronald McDonald	do	Pictou, N.E.	do	5 00
231	do	Walter Flavin	Capitaine	30, Rue Maynard, Halifax, N.E.	do	10 00
232	do	Brenton Halliburton Thompson	do	Cinq Isles, comté de Colchester, N.E.	do	10 00
233	do	Neil Currie	do	Matiland, comté de Hants, N.E.	do	10 00
234	do	Joseph Benjamin Horn	do	Pictou, N.E.	do	10 00
235	do	William Simpson	do	7, Rue Moran, Halifax, N.E.	do	10 00
236	do	William Thompson	do	Economy, comté de Colchester, N.S.	do	10 00
237	do	Charles Herbert Inness	do	157, Rue Lower Water, Halifax, N.E.	do	10 00
238	do	George Henry Selig	do	Lunenburg, N.E.	do	10 00
239	do	James Whidden	do	159, Rue Lower Water, Halifax, N.E.	do	10 00
240	do	John Gardner Charlton	do	Harporville, comté de King, N.E.	do	10 00
241	do	William Sidney Myhrall	do	Fredéricon, N.B.	St. Jean, N.B.	10 00
242	do	Abner Nelson	do	Shubéacadie, comté de Hants, N.E.	do	10 00

243	do	James Hugh McLeod	do	St. George, N.-B.	do	10 00
244	do	Lorenzo Sabine Kimball	do	St. André, comté de Charlotte, N.-B.	do	10 00
245	do	Daniel Leary	do	St. Jean, N.-B.	do	10 00
246	do	Henry Walter Reese	Second	48, Rue Prince William, St. Jean, N.-B.	do	5 00
247	do	Joseph Armin Starratt	Capitaine	Hopewell Hill, N.-B.	do	10 00
248	do	Ethas Brinon	do	Annapolis, N.-E.	do	10 00
249	Nov.	Edward O'Bryan	do	44, Rue Lockman, Halifax, N.-E.	Halifax	10 00
250	do	James Henry Smeltzer	do	Baie Mahone, N.-E.	do	10 00
251	do	William Honoré Bernier	do	Cap St. Ignace, comté de Montmagny, Québec	Québec	10 00
252	do	Ferdinand Lemieux	do	St. Valier, comté de Bellechasse, Québec	do	10 00
253	do	Ludger Bolduc	Second	Berthier, comté de Montmagny, Québec.	do	5 00
254	do	Albert Ernest Payson	Capitaine	Westport, N.-E.	St. Jean	10 00
255	do	William Lavery	do	Portland, St. Jean, N.-B.	do	10 00
256	do	James William Abbott	do	Barton, comté de Digby, N.-E.	do	10 00
257	do	Alden J. West	do	Harvey, comté d'Albert, N.-B.	do	10 00
258	do	Feremiah Joseph Brownell	do	Baie verte, N.-B.	do	10 00
259	do	Raymond Parker	do	Ten Mile Creek, paroisse de Simond, N.-B.	do	10 00
260	do	Joseph Warren White	do	Chemun de la cité, St. Jean, N.-B.	do	10 00
261	do	James Frank Hoar	do	Hopewell, comté d'Albert, N.-B.	do	5 00
262	do	Samuel Sheridan	do	Horton Bluff, comté de King, N.-E.	do	10 00
263	do	Daniel McKinnon	Capitaine	Antigonish, N.-E.	Halifax	10 00
264	do	John William Bolton	do	Rue Dock, St. Jean, N.-B.	do	10 00
265	do	William McElhenny Urquhart	do	Village Folly, Londonderry, N.-E.	do	10 00
266	do	Angus Nelson Smith	do	135, Rue Lockman, Halifax, N.-E.	do	10 00
267	do	Michael Morrissey	do	Rue Prince William, St. Jean, N.-B.	do	10 00
268	Dec.	John Edwin Campbell	do	Sackville, N.-B.	St. Jean	10 00
269	do	Nathan Joseph Lockhart	do	Horton, N.-E.	do	10 00
270	do	John Muldon	Capitaine	98, Rue Carmarthen, St. Jean, N.-B.	do	5 00
271	do	Jacob Wyman	do	Weymouth, N.-E.	do	10 00
272	do	Samuel Scott	Capitaine	St. Jean, N.-B.	do	10 00
273	do	John Barry	do	do	do	5 00
274	do	Frederick William Wilber	Capitaine	Hopewell, comté d'Albert, N.-B.	do	10 00
275	do	Justah Ruscoe Tait	do	Parssboro', N.-E.	do	10 00
276	do	John Jacob Olburn	do	St. Jean, N.-B.	do	10 00
277	do	do	do	do	do	10 00
278	1872.	John McDonald	do	124, Rue Matiland, Halifax, N.-E.	Halifax	10 00
279	Janv.	Ephraim Oxner	do	Lunenburg, N.-E.	do	10 00
280	do	Lemuel McFarlane	do	Liverpool, N.-E.	do	10 00
281	do	Benjamin Vaughan Holmes	do	Hantsport, N.-E.	do	10 00

Montant des honoraires reçus des aspirants qui n'ont pu obtenir leurs certificats.

2,580 00

336 00

\$2,915 00

LISTE DES CERTIFICATS de compétence et de service accordés aux capitaines et seconds par le Département de la Marine et des Pêcheries du Canada, jusqu'au 1er janvier 1873.

No. du certificat.	Date.	Noms.	Grade, Service.	Résidence.	Où l'examen s'est fait.	Honoraires.
1	1872.	Charles Wesley Burns	Capitaine.	Weymouth, N. E.	Halifax	\$ cts.
2	do	John Cain	do	Yarmouth, N. E.	do	5 00
3	do	Albert Leidlou	do	Moore Harbor Road, Liverpool, N. E.	do	5 00
4	do	William Henry Mara	do	No. 9, Rue Granville, Halifax, N. E.	do	5 00
5	do	Thomas O'Brien	do	Rivière au Castor, Yarmouth, N. E.	do	5 00
6	do	Joseph Desjardins	do	St. André, comté de Kamouraska, Québec	Québec	5 00
7	do	Thomas Connell	do	Rue St. Charles, Québec	do	5 00
8	Avril	Dorval P. Hicks	do	Rue Main, Liverpool, N. E.	Halifax	5 00
9	do	Randal Wolf	do	Liverpool, N. E.	do	5 00
10	do	Donald Chisholm McIntosh	do	Rue Main, Liverpool, N. E.	do	5 00
11	Mai	Gabriel Miller	do	Parrsboro, N. E.	do	5 00
12	do	James Gerroir	do	Arichat, C. B.	do	5 00
13	do	Daniel Cameron Fraser	do	Pictou, N. E.	do	5 00
14	do	William Reed Pottle	do	Rue Main, Liverpool, N. E.	do	5 00
15	do	James Foote	do	Beeches Road, Pictou, N. E.	do	5 00
16	do	James Cochran	do	Mount Dawson, Falmouth, N. E.	do	5 00
17	do	Stephen Gerroir	do	Arichat, N. E.	do	5 00
18	do	Marvan Lendry	do	Cow Bay, Cap Breton, N. E.	do	5 00
19	do	Edouard Boulanger	do	St. Thomas, Montserrat, Québec	do	5 00
20	do	John Chisholm Gilliat	do	Havre Bouche, Arichat, N. E.	Québec	5 00
21	do	James Edward Gilliat	do	Clontarpsot, comté d'Annapolis, N. E.	Halifax	5 00
22	do	John Barrett	do	Arichat, N. E.	do	5 00
23	do	William Hiel Robison	do	Cap. Hopewell, comté d'Albert, N. B.	St. Jean	5 00
24	do	John Richard Roberts	do	Pointe de Sablé, Carleton, N. B.	do	5 00
25	do	Henry Wheaton	do	Brooklyn, près de Liverpool, N. E.	Halifax	5 00
26	do	William Forster	do	Parrsboro, N. E.	do	5 00
27	do	William Voorhis Spurr	do	Clements Ouest, comté d'Annapolis, N. E.	do	5 00
28	do	George Alexander McLeod	do	New London, I. P. E.	do	5 00
29	do	William Fanning	do	42, Rue Starr, Halifax, N. E.	do	5 00
30	do	Silas James Crosby	do	Yarmouth, N. E.	do	5 00
31	do	Albert Carl Langenberg	do	Rue Ingles, Halifax, N. E.	do	5 00
32	do	Thomas Viquers	do	No. 74, Rue Mainland, Halifax, N. E.	do	5 00
33	do	George Washington Hopkins	Capitaine.	132, Rue Lockman, Halifax, N. E.	do	5 00
34	do	Charles Peters	do	Bridgeport, comté d'Annapolis, N. E.	St. Jean	5 00
35	do	Charles LeBlanc	do	Arichat, Cap Breton, N. E.	Halifax	5 00

36	do	Simon Ferris	do	Arichat, N. E.	do	5 00
37	do	William Allen O'Dell	Second	Hillsburg, comté de Digby, N. B.	do	3 00
38	do	George Thomas Saunders	Capitaine	Sandy Cove, comté de Digby, N. E.	do	5 00
39	do	Charles Jacques	do	Yarmouth, N. E.	Québec	5 00
40	do	Napoléon Pelletier	do	Cité de Québec, Québec	do	5 00
41	do	Samuel Nelson Durkee	do	Yarmouth, N. S.	do	5 00
42	do	Joseph Dorman	Second	Hantsport, comté de Hants, N. E.	Halifax	5 00
43	do	Cyrilce Derry	do	L'Islet, Montserrat, Québec	Québec	3 00
44	do	Hugh Forbes	Capitaine	Pictou, N. E.	do	5 00
45	do	James Wilkie	do	Bridgewater, N. E.	do	5 00
46	do	William Johnson Welch	do	Westport, N. E.	St. Jean	5 00
47	do	William James Arenburg	do	Lunenburg, N. E.	Québec	5 00
48	do	John Fulton McLellan	do	59, Rue Water, Halifax, N. E.	Halifax	5 00
49	do	Matthew Ritchie Doane	do	9, Rue Pleasant, Halifax, N. E.	do	5 00
50	do	Charles Randall Lewis	do	Weymouth, N. E.	do	5 00
51	do	William Charlton Warner	do	Port Gilbert, comté de Digby, N. E.	do	5 00
52	do	Robert Kirk	do	Yarmouth, N. E.	St. Jean	5 00
53	do	Nehemiah Messick	do	Granville, N. E.	Halifax	5 00
54	do	Elisha Stiles Touse	Second	Sackville, N. B.	St. Jean	3 00
55	do	Cyrille Hoffman	do	Berthier, Montserrat, Québec	St. Jean	5 00
56	do	Hazen Chalmers	do	131, Rue St. James, St. Jean, N. B.	Québec	5 00
57	do	Richard Laidlaw	do	Liverpool, N. E.	St. Jean	5 00
58	do	James Watt	Capitaine	Digby, N. E.	Halifax	3 00
59	do	Samuel James Cameron	do	Pictou, N. E.	St. Jean	3 00
60	do	James Clark Rogers	Capitaine	St. Jean, N. B.	Québec	5 00
61	do	John Butler	do	Barrington, N. E.	St. Jean	5 00
62	do	Robert Nutter	do	Carleton, St. Jean, N. B.	do	5 00
63	do	George Alexander Hughes	do	Digby, N. E.	Halifax	5 00
64	do	Patrick Sullivan	do	Canning, Cornwallis, N. E.	do	5 00
65	do	David Freeman	Second	Liverpool, N. E.	do	5 00
66	do	Nelson Brady	Capitaine	Pictou, N. E.	do	5 00
67	do	Henry Hutton McLean	do	Cheverie, comté de Hants, N. E.	do	5 00
68	do	Edward Barker	do	Pictou, N. S.	do	5 00
69	do	William Turner	do	Hantsport, N. S.	do	5 00
70	do	Edward Strum Hilton	do	109, Rue Gottengen, Halifax, N. E.	Halifax	5 00
71	do	Charles Calvin Hilton	do	Lunenburg, N. E.	do	5 00
72	do	John Frederick Wolfe	do	Rue Main, Liverpool, N. E.	do	5 00
73	do	Thomas J. Carroll	do	Port Medway, N. E.	do	5 00
74	do	Joseph Henry Morehouse, jun	do	Sandy Cove, comté de Digby, N. E.	do	5 00
75	do	Edward Alonzo Armstrong	do	Port Medway, N. E.	do	5 00
76	do	Harvard Eldridge	do	Sandy Cove, comté de Digby, N. E.	do	5 00
77	do	Charles Stewart	do	123, Rue Prince William, St. Jean, N. B.	St. Jean	5 00
78	do	Daniel Linehan	do	Paradise Row, Portland, St. Jean, N. B.	do	5 00
79	do	Simon Tutts	do	162, Rue Prince William, St. Jean, N. B.	do	5 00
80	do	Ansel Wells Gow	do	Parrsboro, N. E.	Halifax	5 00
81	do	Joseph Henry Langley	do	Bridgeport, N. E.	do	5 00
82	do	John Jenkins	do	St. Jean, Terrebonne	Québec	5 00
83	do	John Thompson Carmichael	do	Pictou, N. E.	do	5 00
84	do	John James Irving	do	Liverpool, N. E.	do	5 00
85	do	Eldredge Day	do	Liverpool, N. E.	Halifax	5 00
86	do	William Zenos Smith	Second	Liverpool, N. E.	do	5 00

LISTE des certificats de compétence et de services accordés aux capitaines et seconds par le Département de la Marine et des Pêcheries du Canada, jusqu'au 1er janvier 1873.

No du certifi- cat.	Date.	Nom.	Grade. Service.	R.é.dence.	Où l'examen s'est fait.	Honoraire.
1872.						
87	1872.	Learehus Davidson	Capitaine	15, Rue Dundonald, Halifax, N.E.	Halifax	\$ 5 00
88	do	William Simpson	do	79, Rue St. James, St. Jean, N.B.	do	5 00
89	do	Abner Lewis	do	Weymouth, comté de Digby, N.E.	do	3 00
90	do	Norman Mullen	Second	Weymouth, comté de Digby, N.E.	do	5 00
91	do	John O. Dell	Capitaine	Hillsburgh, N.E.	do	5 00
92	do	Robert Wilson	do	Campobello, comté de Charlotte, N.B.	do	5 00
93	do	William Seward	do	Pictou, N.E.	do	5 00
94	do	William Belmer	do	St. Jean, N.B.	Québec	5 00
95	do	John Kendrick Butler	do	Yarmouth, N.B.	Halifax	5 00
96	do	Amos Crane Corbett	do	Cinq Îles, N.B.	do	5 00
97	do	Reuben Tucker Morehouse	do	Sandy Cove, comté de Digby, N.E.	St. Jean	5 00
98	do	Thomas Clare	do	Hautesport, N.E.	Québec	5 00
99	do	Jacob Potter	do	Canning, Cornwallis, N.E.	Halifax	5 00
100	do	George Henry Chisholm	do	Port Medway, N.E.	do	3 00
101	do	John Walsh	Second	24, Rue Fraser, Halifax, N.E.	do	5 00
102	do	Hyacinth Thibault	Capitaine	L'Islet, Québec	Québec	5 00
103	do	George Cocker Heaves	do	Rue Bermingham, Halifax, N.E.	Halifax	5 00
104	do	James Ryan	do	No. 4, Rue Kent, Halifax, N.E.	do	5 00
105	do	Joseph Benjamin Tucker	do	Canning, comté de Kings, N.E.	do	5 00
106	do	George McCulloch	do	Pictou, N.E.	do	5 00
107	do	Jeffrey Babir	do	Pictou, N.E.	do	5 00
108	do	Michael A. McDonald	do	Sandy Cove, comté de Digby, N.E.	do	3 00
109	do	William Wallace Skanders	do	Amnapolis, N.B.	Halifax	5 00
110	Sept.	Alonzo Hindon	Capitaine	No. 6, Rue Smith, St. Jean, N.B.	St. Jean	5 00
111	do	Oliver Douglas Barbarie	do	Sydney, Cap Breton	do	5 00
112	do	Thomas Ryan	do	St. Jean, N.B.	Halifax	5 00
113	do	Charles Smith	do	Paradise Row, Portland, N.B.	do	5 00
114	do	Thomas Larson	do	14, Rue Harding, St. Jean, N.B.	do	3 00
115	do	Adolf Bergman	do	Sand Point, Carleton, N.B.	do	3 00
116	do	Joseph Optime	do	Arcadie, Yarmouth, N.E.	Halifax	5 00
117	do	Thomas James Perry	do	Lunenburg, N.E.	do	5 00
118	do	Simon Hennan	do	Cornwallis, comté de Kings, N.E.	do	5 00
119	do	Jonathan Bradshaw	do	13, Rue Gottengen, Halifax, N.E.	do	5 00
120	do	Richard Lapine McCulloch	do		do	5 00

122	do	George Peters	do	150, rue Lower Water, Halifax, N.E.	do	5 00
123	do	Isaac Hopkins	do	42, Spring Row, Baltimore	do	5 00
124	do	Joseph Wilson	do	Barrington, N.E.	do	5 00
125	do	Donald Matheson	do	Baddeck, Cap Breton	do	5 00
126	do	Thomas Blackdon	do	No. 14, rue Rawson, Halifax, N.E.	do	5 00
127	do	Benjamin Davis	do	Yarmouth, N.E.	St. Jean	5 00
128	do	George Edward Morrel	do	Brooklyn, Yarmouth, N.E.	do	5 00
129	do	Joseph Barras Parker	do	Yarmouth, N.E.	Halifax	5 00
130	do	Michael Carroll	do	176, rue Albemarle, Halifax, N.E.	do	5 00
131	do	Hector McCullum	Second	Pictou, N.E.	do	3 00
132	do	William Gilliam	Capitaine	Lockport, comté de Shelburne, N.E.	do	5 00
133	do	William Wilton	do	New Glasgow, comté de Pictou, N.E.	do	5 00
134	do	Martin Murphy	do	189, rue Lower Water, Halifax, N.E.	do	5 00
135	do	William Henry Deane	do	Yarmouth, N.E.	do	5 00
136	do	William Redding	do	Liverpool, N.E.	do	5 00
137	do	James W. Nickerson	do	Baie Mahone, N.E.	do	5 00
138	do	Edward Strum, jun.	do	Clements Ouest, Annapolis, N.E.	do	5 00
139	do	Isaac Lent	do	Arichat, comté de Richmond, Cap Breton, N.E.	do	5 00
140	do	Charles Ganton	do	122, rue Lower Water, Halifax, N.E.	do	5 00
141	do	Thomas McDonald	do	Parsons, N.E.	do	5 00
142	do	John William McNamara	do	Antigonish, N.E.	do	5 00
143	do	Alexander McIsaac	do	Wolfville, township de Horton, N.E.	do	5 00
144	do	Wellington Eagles	do	Lundamerry, N.E.	do	5 00
145	do	John Congdon	do	Rue Main, Liverpool, N.E.	do	5 00
146	do	John Roberts Rees	do	Sandy Cove, comté de Digby, N.E.	St. Jean	5 00
147	do	John Leary	do	St. André, N.B.	Québec	5 00
148	do	James Henry Copeland	Second	Sandy Cove, comté de Digby, N.E.	do	3 00
149	do	Edward McKay	Capitaine	Rue Rodney, Carleton, St. Jean, N.B.	St. Jean	5 00
150	do	Thomas McBay	Second	St. Jean, N.B.	do	3 00
151	do	William Vesal	Capitaine	Faithaven, Deer Island, comté de Charlotte, N. B.	do	5 00
152	do	Alonzo Calder	do	Southernville, Clare, N.E.	do	5 00
153	do	Hilaire Melancon	do	Riverside, Hopeville, N.E.	do	5 00
154	Sept.	Solomon Edgett	do	Pugwash, N.E.	St. Jean	5 00
155	do	Joshua McCollison	Second	Port Havkesbury, N.E.	Halifax	3 00
156	do	Cowen Doulay Grant	Capitaine	Pictou, N.E.	do	3 00
157	do	Archibald McGoshen	Second	Barrington, N.E.	do	5 00
158	do	Leonard Nickerson	Capitaine	Carriou, comté de Pictou, N.E.	do	3 00
159	do	Alexander McIntosh	Second	Anse Hubbard, Halifax, N.E.	do	5 00
160	do	George Henry Fader	Capitaine	Pictou, N.E.	do	3 00
161	do	John James Graham	Second	Rivière à l'Ours, comté d'Annapolis, N.E.	do	5 00
162	do	Robert Beeler	Capitaine	Weymouth, comté de Digby, N.E.	do	5 00
163	do	George Grant	do	Rue Church, Liverpool, N.E.	do	5 00
164	do	Daniel Calvin Stuart	do	Liverpool, N.E.	do	5 00
165	do	Alfred Morine	do	Beach Meadows, comté de Queen, N.E.	do	3 00
166	do	Lewis Henry Wharton	Second	Digby, N.E.	do	5 00
167	do	Charles Robert Foster	Capitaine	Pictou, N.E.	do	3 00
168	do	Henry Clarence Staart	do	Arichat, N.E.	do	5 00
169	do	Lawrence Grrair	Second	Liverpool, N.E.	do	5 00
170	do	Lewis Spongle	do	Wallace, N.E.	do	3 00
171	do	Amos Bosford Chandler Dotten	do	Halifax	Québec	5 00
172	do	Bennezer Merriam, jun.	Capitaine	Parsons, N.E.	Halifax	5 00

LISTE DES CERTIFICATS de compétence et de service accordés aux capitaines et seconds par le département de la marine et des pêcheries du Canada, jusqu'au 1er janvier 1873.

No. du certifi- cat.	Date.	Nom.	Grade. — Service.	Résidence.	Où l'examen s'est fait.	Honoraires. \$ cts.
173	Sept. 30	Robert Anstin	Captaine	Hillsboro, N. E.	Halifax	5 00
174	Oct. 1	Stewart Nickerson	Second	Liverpool, N. E.	do	5 00
175	do	Edward Fozzel	do	Liverpool, N. E.	do	5 00
176	do	Henry Horatio Pancy	Captaine	Port Medway, N. E.	do	5 00
177	do	John McKenzie	Second	Pictou, N. E.	do	5 00
178	do	Charles Essex	Captaine	107, rue Gottengen, Halifax N. E.	do	5 00
179	do	James Innes	do	Pictou, N. E.	do	5 00
180	do	John Richardson	Second	Portland, St. Jean, N. B.	St. Jean	5 00
181	do	John McWhinnie	Captaine	Lower Granville, comté d'Annapolis, N. E.	do	5 00
182	do	Seth Ebenezer Johnston	do	Yarmouth, N. E.	do	5 00
183	do	Robert James Espy	do	31, rue Smyth, St. Jean, N. B.	do	5 00
184	do	James Dougherty	do	Hopewell, comté d'Albion, N. B.	do	5 00
185	do	Samuel Foote	do	Portland, St. Jean, N. B.	do	5 00
186	do	John Dwyer	do	St. Jean, N. B.	do	5 00
187	do	William Henry Fudge	do	2, rue Brunswick, Halifax, N. E.	Halifax	5 00
188	do	Edmund Stewart Williams	do	Rue Main, Liverpool, N. E.	do	5 00
189	do	Robert Corbett	do	Cinq Isles, N. E.	do	5 00
190	do	Thomas Acker	do	Lunenburg, N. E.	do	5 00
191	do	Thomas Angel	Second	Port Medway, comté de Queen, N. E.	do	5 00
192	do	Sarnel Henry Mosher	do	145, rue Upper Water, Halifax, N. E.	do	5 00
193	do	William McKenzie	Captaine	Pictou, N. E.	do	5 00
194	do	Joseph McJend	do	Brooklyn, comté de Queen, N. E.	do	5 00
195	do	Lemuel Edward Churchill	do	Liverpool, N. E.	do	5 00
196	do	Karrus Faulk Hennigar	Second	Bridgeport, rivière à l'Ours, N. E.	do	5 00
197	do	Arthur Mitchell	Captaine	Sandy Cove, comté de Digby, N. E.	do	5 00
198	do	Gilbert Poller Dodge	do	Hillsburg, rivière à l'Ours, N. E.	do	5 00
199	do	John McDormond	do	Annapolis, N. E.	St. Jean	5 00
200	do	John Isaac Porter	do	Rue Main, Liverpool, N. E.	Halifax	5 00
201	do	John F. McGregor	do	Halifax, N. E.	do	5 00
202	do	Daniel McKay	do	Pictou, N. E.	do	5 00
203	do	James Jollymour	do	Pictou, N. E.	do	5 00
204	do	John Edwin Warne	Second	Annapolis, N. E.	do	5 00
205	do	William Matteson	Captaine	141, rue Lower Water, Halifax, N. E.	do	5 00
206	do	William Sheard Hopkins	do	Garretton, N. E.	do	5 00
207	do	Alfred Belfountain	do	Arichat, N. E.	do	5 00

208	do	William Logan	do	Pictou, N. E.	do	5 00
209	do	Alfred Renault	do	Arichat, N. E.	do	5 00
210	do	Nazier Lemieux	do	St. Thomas, comté de Montmagny, Québec.	Québec	5 00
211	do	John Bruce Pettis	do	Parshoro, N. E.	Halifax	5 00
212	do	David Faulkner Morrison	do	Cinq Isles, N. E.	do	5 00
213	do	Thomas Desmond	do	Sydney Nord, Cap Breton	do	5 00
214	do	Calvin Morrell	do	Yarmouth, N. E.	do	5 00
215	do	Adam Douglas Polter	do	Stewiack, comté de Colchester, N. E.	do	5 00
216	do	John Scober	Second	Liverpool, N. E.	do	5 00
217	do	Leanc K. Whitney	Captaine	Liverpool, N. E.	do	5 00
218	do	William Rogers	do	Lunenburg, N. E.	do	5 00
219	do	Constant Terris	do	Yarmouth, N. E.	do	5 00
220	do	James McNamara	do	Arichat, Cap Breton	do	5 00
221	do	Peter Gannon	Second	Port Medway, N. E.	do	5 00
222	Oct.	William Munro	Captaine	Arichat, N. E.	do	5 00
223	do	Edward Gannon	do	Pictou, N. E.	Halifax	5 00
224	do	William Le Vash	do	Arichat, N. E.	do	5 00
225	do	Nathan Trefry	Second	do	do	5 00
226	do	Thomas Meagher	do	Yarmouth, N. E.	do	5 00
227	do	Charles Tupper Knowlton	do	Rue Water, Pictou, N. E.	do	5 00
228	do	Perez Martin	do	Advocate Harbour, N. E.	do	5 00
229	do	Nelson Ludlow	do	Salmon Beach, comté de Gloucester, N. B.	do	5 00
230	do	William Boyd	do	Campobello, N. B.	St. Jean	5 00
231	do	John Quincy Pratt	do	Moncton, comté de Westmoreland, N. B.	do	5 00
232	do	Hiram Edgett	Captaine	do	do	5 00
233	do	Charles Brinton	do	St. Jean, N. B.	do	5 00
234	do	Joseph Albert Read	do	Hopewell, comté d'Albion, N. B.	do	5 00
235	do	Peter McKenzie	do	Port William, do	do	5 00
236	do	William Hogan	do	Rockport, comté de Westmoreland, N. B.	do	5 00
237	do	Peter John Bailleal	do	Carbo, comté de Pictou, N. E.	do	5 00
238	do	William Foster	do	336, Rue Upper Water, Halifax, N. E.	Halifax	5 00
239	do	James Kitchen Gunn	do	159, Rue Lower Water, Halifax, N. E.	do	5 00
240	do	Frederick Augustus Fader	do	Pictou, N. E.	do	5 00
241	do	Joseph Nickerson	Second	do	do	5 00
242	do	Stewart Munro	Captaine	Port Medway, N. E.	do	5 00
243	Nov.	Thomas Eaton	do	Pictou, N. E.	do	5 00
244	do	Joseph Crouse	do	Liverpool, N. E.	do	5 00
245	do	William Cobb Dean	do	do	do	5 00
246	do	John William McComney	do	Main Street, Liverpool, N. E.	do	5 00
247	do	Charles Babin	do	Liverpool, N. E.	do	5 00
248	do	Angus McDonald	do	Arichat, N. E.	do	5 00
249	do	Peter Kerr	do	Cap George, comté d'Antigonish, N. E.	do	5 00
250	do	John McDonald	do	Antigonish, N. E.	do	5 00
251	do	Thomas Kerr	do	159, Rue Lower Water, Halifax, N. E.	do	5 00
252	do	Charles Smith	do	do	do	5 00
253	do	Daniel Munroe	do	Cap Canso, comté de Guysboro, N. E.	do	5 00
254	do	Narcisse Stanislas Potlier	do	119, Rue Prince William, St. Jean, N. B.	St. Jean	5 00
255	do	Stephan Phinney	do	Annapolis, N. E.	do	5 00
256	do	David Rice Lent	do	Clements Orest, comté d'Annapolis, N. E.	do	5 00
257	do	Charles Jones	do	Clementsport, do	Halifax	5 00
258	do		do		do	5 00

LISTE DES CERTIFICATS de compétence et de services accordés aux capitaines et seconds par le Département de la Marine et des Pêcheries du Canada, jusqu'au 1er janvier 1873.

No. du certificat.	Date.	Noms.	Grade. Service.	Résidence.	Où l'examen s'est fait.	Honoraires.
259	1872.	Angus Grant	Captaine	Port Hawkesbury, C. B.	Halifax	\$ 00
260	Nov. 6.	Alexander Currie	do	Pictou, N. E.	do	5 00
261	do 6.	James McDonald	do	do	do	5 00
262	do 7.	Alexander Scott	do	do	do	5 00
263	do 11.	Oliver Tupper	Second	Port Medway, N. E.	do	5 00
264	do 11.	Foster Burk	Captaine	do	do	5 00
265	do 11.	Samuel Doane Kelly	do	N. E. Harbour, comté de Shelburne, N. E.	do	5 00
266	do 11.	John Carlin	do	159, Rue Lower Water, Halifax, N. E.	do	5 00
267	do 15.	Henry Fredick	Second	Liverpool, N. E.	do	5 00
268	do 22.	John Long	do	do	do	5 00
269	do 25.	Thomas Bale	Captaine	Rue Water, Halifax, N. E.	do	5 00
270	do 25.	William L. Munson	do	Rue Protection, Carleton, St. Jean, N. B.	St. Jean.	5 00
271	do 25.	John Warnock	Second	Hillsboro, comté d'Albert, N. B.	do	5 00
272	do 25.	Samuel Sydney Young	do	123 Rue Prince William, St. Jean, N. B.	do	5 00
273	do 25.	Randall Marshall Anderson	do	Rue Bridge, Sackville, N. B.	do	5 00
274	do 25.	David Thomas Lewis	Captaine	Sackville, N. B.	do	5 00
275	do 25.	Alfred Wood	do	32, Rue Mill, St. Jean, N. B.	do	5 00
276	do 25.	George Greening	do	Rue Academy, Hillsborough, N. B.	do	5 00
277	do 25.	Richard Herbert Gray	do	141, Rue Barrington, Halifax, N. E.	do	5 00
278	do 25.	William Murphy	do	Rue King, Dartmouth, N. B.	do	5 00
279	do 25.	James Noble Layton	Second	141, Rue Upper Water, Halifax, N. E.	do	5 00
280	do 25.	Joshua Wombach	Captaine	Rue Mahone, N. E.	do	5 00
281	do 25.	Charles Frédéric Robichon	do	Township de Claro, comté de Digby, N. E.	do	5 00
282	do 27.	Peter Laundry	do	Arichat, N. E.	do	5 00
283	do 27.	James Dolliver Manthorn	do	Port Medway, N. E.	do	5 00
284	do 27.	Thomas Woods	do	39, Rue Water, Halifax, N. E.	do	5 00
285	do 27.	William Hayward	do	Lehave, comté de Lunenburg, N. E.	do	5 00
286	do 27.	Allan Munro	do	Cornwallis, comté de King, N. E.	do	5 00
287	do 27.	Cyrilac Fournier	do	1, Islet, Q.	do	5 00
288	do 27.	Freeman Coffill	do	Panmou, comté de Hants, N. E.	Québec.	5 00
289	do 29.	Robert Meek Osburn	do	No. 3, Rue George, St. Jean, N. B.	Halifax	5 00
290	do 29.	Thomas Rainey	Second	St. Jean, N. B.	St. Jean	5 00
291	do 29.	Enos McLeod	Captaine	Brooklyn, Liverpool, N. E.	do	5 00
292	do 29.	Henry Peel Givan	do	St. Jean, N. B.	Halifax	5 00
293	do 29.		do		St. Jean.	5 00

294	do	Wallace Kinpatrick	do	French Cross, N. E.	Halifax	5 00
295	Dec.	James Miller Waters	do	Pictou, N. E.	do	5 00
296	do	Henry Cuel	Second	Lunenburg, N. E.	do	5 00
297	do	William Babin	Captaine	Arichat, C. B.	do	5 00
298	do	George Reitt	do	Liverpool, N. E.	do	5 00
299	do	George William Fraser	do	Pictou, N. E.	do	5 00
300	do	Augustin Sainier	Captaine	Clare, comté de Digby, N. B.	do	5 00
301	do	John Boutain	do	Arichat Ouest, comté de Richmond, N. E.	do	5 00
302	do	Daniel P. LeBlanc	do	do	do	5 00
303	do	Alexander Gunn	Second	Sydney Nord, C. B.	do	5 00
304	do	Michael Wilson	Captaine	Barrington, N. E.	do	5 00
305	do	John Raymond Anderson	do	30, rue Maynard, Halifax, N. E.	do	5 00
306	do	Victor Babin	do	Arichat, comté de Richmond, N. E.	do	5 00
307	do	Albert Goly	do	Liverpool, N. E.	do	5 00
308	do	Alexander Fleet	Captaine	Pictou, N. E.	do	5 00
309	do	Ebenezer H. Foote	do	Yarmouth, N. E.	do	5 00
310	do	Stephen Strahan	do	do	do	5 00
311	do	Robert McHenry	Captaine	do	do	5 00
312	do	Thomas Helms	do	do	do	5 00
313	do	William Mitchell	do	do	do	5 00
314	do	Alexander Manthorn	do	Arise at Vison, comté de Digby, N. E.	do	5 00
315	do	William Currie	do	Port Medway, N. E.	do	5 00
316	do	George Porior	Captaine	Pictou, N. E.	do	5 00
317	do	Edward Rutledge	do	Arichat, N. E.	do	5 00
318	do	Maurice D. Peters	Second	Sheet Harbor, N. E.	St. Jean	5 00
319	do	Hilaire V. Porter	Captaine	J. et T. Leonard, St. Jean, N. B.	do	5 00
320	do	Gilbert Caron	do	Yarmouth, N. E.	Halifax	5 00
321	do	Thomas Sutfis	do	St. Thomas, Québec	do	5 00
322	do	Charles H. Peters	do	159, rue Lower Water, Halifax, N. E.	do	5 00
323	do	John McDonald	do	J. et T. Leonard, St. Jean, N. B.	St. Jean	5 00
324	do	Wesley Smith Sutherland	Captaine	Falmouth, comté de Hants, N. E.	Halifax	5 00
325	do	Martin Gray	do	Havre d'Arichat, comté de Pansboro', N. E.	do	5 00
326	do	Hector McNeil	do	42, rue Upper Water, Halifax, N. E.	do	5 00
327	do	James Alfred Burns	do	Grand Narrows, comté de Cap-Breton, C. B., N. E.	do	5 00
328	do	Thomas William McKinlay	do	53, rue Germaine, St. Jean, N. B.	St. Jean	5 00
329	do	Martin Edward Barry	Captaine	Mont Denison, comté de Hants, N. E.	Halifax	5 00
330	do	James Romkey	do	Mill Village, Pansboro', N. E.	St. Jean	5 00
331	do	Alfred Heisler	Captaine	Dublin Shore, comté de Lunenburg, N. E.	Halifax	5 00
332	do	Daniel Forest Graham	do	Lunenburg, N. E.	do	5 00
333	do	Paul LeBlanc	do	New Glasgow, N. E.	do	5 00
334	do	Albert LeBlanc	do	Arichat, N. E.	do	5 00
335	do	William J. Acker	do	Lunenburg, N. E.	do	5 00
336	do	Robert Barrett	do	Arichat, comté de Richmond, N. E.	do	5 00
337	do	Stephen Smith Collins	do	Port Medway, N. E.	do	5 00
338	do	Charles Vino	do	Arichat, comté de Richmond, N. E.	do	5 00
339	do	John McCumber	do	Matiland, comté de Hants, N. E.	do	5 00
340	do	Abraham Vio	Captaine	Arichat, comté de Richmond, N. E.	do	5 00
341	do	Michael Florin	do	Sydney Sud, Cap-Breton, N. E.	do	5 00
342	do	Robert Randolph Charlton	do	Harborville, N. E.	do	5 00
343	do	Daniel McIsaac	do	Ue de Pictou, N. E.	do	5 00
344	do	Leonard Romkey	do	Dublin Ouest, comté de Lunenburg, N. E.	do	5 00

LISTE DES CERTIFICATS de service accordés aux capitaines et seconds par le département de la marine et des pêcheries du Canada, jusqu'au 1er janvier 1873.

No. du certifi- cat.	Date.	Nom.	Grade. — Service.	Résidence.	Où l'examen s'est fait.	Honoraires.
345	1872. Déc.	William Alfred Waycott	do	Rue Water, St. André, N.E.	St. John	\$ cts. 5 00
346	do	Harvey Perry	do	Rivière au Castor, comté d'Yarmouth, N.E.	do	5 00
347	do	Angus Beaton	do	Pugwash, comté de Cumberland, N.E.	Halifax	5 00
				Service total		1,589 00
				Compétence totale		2,915 00
						4,504 00

NOTE. — La somme de \$4,639.00 a été déposée au crédit du receveur-général pour le compte des honoraires reçus.
La différence \$135.00 entre ce montant et celui indiqué dans le tableau est due au fait que le président du bureau des examinateurs a reçu et déposé des honoraires pour des candidats, dont les certificats n'étaient pas encore livrés le 31 décembre, 1872.

ÉTAT des dépenses en rapport avec l'examen et le classement des capitaines et seconds, pendant l'année fiscale expirée le 30 juin 1872.

		\$ cts.
Captaine P. A. Scott.....	Douze mois de traitement comme president du bureau des examinateurs.....	1,536 00
Cie. de billets de banq. A. B.	Gravure, impressions, etc.....	330 00
Captaine P. A. Scott.....	Frais de route; déboursés et gratifications aux examinateurs.....	970 59
W. H. Alexander.....	Service en rapport avec la préparation des certificats.....	50 00
T. Bailiff.....	Documents d'examen.....	250 00
E. Albro et Cie.....	Sextants.....	97 32
Captaine Casey.....	Fret sur les sextants.....	2 08
E. T. Barteaux.....	Préparation d'un bureau à St. Jean.....	200 00
J. D. Potter.....	Cartes marines.....	75 80
A. Grant.....	Annonces.....	13 50
Willis et Davis.....	do.....	2 20
W. Elder.....	do.....	6 78
J. N. Gregory.....	Divers comptes, annonces.....	20 00
J. H. Harding.....	Ameublement de bureau.....	145 90
J. et A. McMillan.....	Papeterie.....	16 35
A. et H. Creighton.....	do.....	26 55
McNally et Seaton.....	Entretien des écoles de marine.....	505 00
Receveur Général.....	Taxe déposée sur le traitement du capitaine Scott.....	64 00
		4,311 98

WM. SMITH,

Député du Ministre de la Marine et des Pêcheries.

DÉPARTEMENT DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES,
OTTAWA, 1er Janvier 1873.

ANNEXE No. 34.

ORDRE DE SA MAJESTÉ EN CONSEIL DONNANT EFFET AUX CERTIFICATS DE CAPACITÉ ACCORDES EN CANADA.

A LA COUR A BALMORAL, LE 19^e JOUR D'AOUT 1871.

PRÉSENTE :

Sa Très-Excellente Majesté la REINE en Conseil.

ATTENDU que "l'Acte de la marine marchande (coloniale) 1869," décrète, entre autres choses, que lorsque la législature d'une possession britannique a pourvu à l'examen de quiconque veut remplir les fonctions de capitaine, de second, ou de mécanicien sur un navire britannique, et à la délivrance d'un certificat de capacité au postulant qui passe à cet examen, si le bureau du commerce fait rapport à Sa Majesté que le mode d'examen suivi n'est pas inférieur à celui que les actes concernant la marine marchande ont établi dans le Royaume-Uni, et que les certificats se donnent suivant des règles telles qu'ils attestent vraiment autant d'aptitude et de capacité que les certificats délivrés conformément aux dits actes, et qu'ils peuvent être suspendus ou annulés pour les mêmes raisons et de la même manière que ces derniers certificats,—Sa Majesté peut, par un ordre en conseil :

1. Déclarer que les dits certificats jouiront de la même force que s'ils eussent été obtenus en vertu des dits actes ;
2. Déclarer que toutes et chacune des dispositions des dits actes relatives aux certificats de capacité, délivrés en vertu de ces actes, s'appliqueront aux certificats dont il s'agira dans le dit ordre ;
3. Imposer telles conditions et établir telles règles que Sa Majesté pourra juger à propos relativement aux dits certificats, ainsi qu'à leur usage, leur émission, leur délivrance leur annulation et leur suspension ; et imposer des amendes n'excédant pas cinquante livres pour l'infraction de ces règles et conditions ;

Et que, après que la publication dans la *London Gazette* de tout tel ordre en conseil susdit, les dispositions qu'il portera deviendront, à partir du jour indiqué à cette fin dans cet ordre, exécutoires tout ainsi que si elles étaient contenues dans l'acte ; et que Sa Majesté en conseil pourra révoquer tout ordre rendu en vertu de cet article ;

Et attendu que la législature de la possession britannique du Canada a pourvu à l'examen des personnes qui veulent remplir les fonctions de capitaine ou de second sur des bâtiments de mer britanniques, et à la concession à ces personnes, par le ministre de la marine et des pêcheries de la dite possession, de certificats de capacité pour le service sur les bâtiments de mer, lesquels sont ci-après désignés sous le nom de certificats coloniaux de capacité ; et attendu que la chambre de commerce a fait rapport à Sa Majesté qu'elle est convaincue que le mode d'examen suivi dans le dit Canada, n'est pas inférieur à celui que les actes concernant la marine marchande ont établi aux mêmes fins dans le Royaume-Uni, et que les certificats se donnent suivants des règles qu'ils attestent vraiment autant d'aptitude et de capacité que les certificats délivrés conformément aux dits actes, et peuvent être annulés pour les mêmes raisons et de la même manière que ces derniers certificats :

A ces causes, il plaît à Sa Majesté, exerçant le pouvoir à elle conféré par le dit acte ci-dessus cité, par et de l'avis de son conseil privé,

- (1.) De déclarer que les dits certificats coloniaux de capacité qui seront accordés par le ministre de la marine et des pêcheries de la dite possession du Canada, auront la même force que s'ils étaient accordés en vertu des dits actes, c'est-à-dire que les dits certificats coloniaux de capacité pour le commandement de navires de mer auront la même force que s'ils étaient des certificats de capacité accordés en vertu des dits actes pour le commandement de navires employé au commerce avec l'étranger ; et les dits certificats coloniaux de capacité pour les fonctions de second de

navires de mer auront la même force que s'ils étaient des certificats de capacité accordés en vertu des dits actes pour les fonctions de premier officier de navires employés au commerce avec l'étranger.

- (2.) De déclarer que toutes les dispositions des dits actes qui sont relatives aux certificats de capacité pour les bâtiments employés au commerce avec l'étranger, à l'exception du 139^e article de "l'Acte de la marine marchande, 1854";—et la disposition du 3^e paragraphe du 23^e article de "l'Acte modificatif de l'acte de la marine marchande, 1862," qui exige, à la suite de la décision d'un cas d'annulation ou de suspension de certificats, que le certificat, s'il est annulé ou suspendu, soit transmis à la chambre de commerce, et tout le paragraphe quatre du même article, s'appliqueront aux dits certificats coloniaux de capacité.
- (3.) D'imposer et faire les conditions et règles suivantes, numérotées respectivement de 1 à 10, relativement aux dits certificats coloniaux de capacité, et à leur usage, leur émission, leur délivrance, leur annulation et leur suspension; et d'imposer les amendes ci-après portées pour l'infraction de ces règles et conditions.

Forme du certificat.

1. Tout tel certificat colonial de capacité sera écrit sur parchemin, et autant que possible, semblable de forme au certificat analogue de capacité qui est accordé par la chambre de commerce en vertu des actes relatifs à la marine marchande, pour les navires employés au commerce avec l'étranger.

Désignation de la possession.

2. Tout tel certificat colonial de capacité portera le nom de la dite possession du Canada, tracé d'une manière apparente, à l'intérieur et au dos.

Numérotage des certificats.

3. Les dits certificats de capacité par les colonies auront des numéros d'ordre.

Transmission des certificats accordés, annulés, etc., au préposé-général de l'enregistrement des matelots.

4. Le gouvernement de la dite possession transmettra de temps en temps, au préposé-général de l'enregistrement des matelots, à Londres, des listes exactes de tous les certificats coloniaux de capacité qui auront été accordés comme ci-dessus dit par le ministre de la marine et des pêcheries, ou qui auront été, pour quelque cause que ce soit, annulés, suspendus, renouvelés ou accordés de nouveau.

Nécessité d'une résidence ou d'un service de trois ans.

5. Ces certificats coloniaux de capacité ne seront accordés qu'à des personnes qui auront été domiciliées dans la dite possession, ou qui auront servi sur des navires enregistrés dans la dite possession, pendant au moins une période de trois ans, ou des périodes formant ensemble une durée de trois ans, immédiatement avant le jour où les dites personnes feront la demande de ces certificats coloniaux.

Les certificats de capacité accordés contrairement à la présente règle seront regardés comme ayant été improprement donnés.

Défense de délivrer un autre certificat à celui qui en a un d'annulé.

6. Aucun tel certificat colonial de capacité ne sera accordé à une personne qui aura eu un certificat, provenant soit de la chambre de commerce soit du gouvernement d'une possession

britannique, annulé ou suspendu en exécution des dispositions des dits actes, ou d'un acte alors en vigueur dans quelque partie des possessions de Sa Majesté,—à moins que la période de suspension ne soit expirée, ou que la chambre de commerce ou le gouvernement qui aura accordé primitivement le certificat annulé ou suspendu, n'ait donné avis qu'il n'existe à sa connaissance aucune objection contre la concession d'un tel certificat colonial, ou à moins que la dite chambre ou le dit gouvernement n'ait accordé un nouveau certificat à cette personne ; et dans ce dernier cas, aucun tel certificat colonial de capacité ne pourra conférer à celle-ci un grade plus élevé que celui qui lui est donné par le certificat ainsi accordé en dernier lieu comme susdit. Les certificats coloniaux de capacité accordés contrairement à la présente règle seront regardés comme ayant été improprement donnés.

Les certificats improprement donnés pourront être annulés sans une enquête en forme.

7. Tout tel certificat colonial de capacité qui, en conséquence d'informations acquises ensuite ou autrement, paraîtra avoir été improprement accordé, soit d'après les règles ci-dessus soit à d'autres égards, pourra être annulé par le gouvernement de la dite possession ou par la chambre de commerce du Royaume-Uni, sans aucune investigation en forme suivant l'acte de marine marchande 1854 ; et le titulaire du dit certificat sera tenu de le remettre au bureau du commerce ou au gouvernement de la dite possession, ou à la personne indiquée par eux ou par l'un d'eux ; et faute de ce faire, il encourra une amende n'excédant pas cinquante livres, recouvrable de la manière dont se recouvrent les amendes imposées par les actes relatifs à la marine marchande.

L'annulation, etc., d'un certificat emportera celle de tous les autres certificats possédés par le même titulaire.

8. Toute décision prononcée par un bureau, une cour ou un tribunal relativement à l'annulation ou à la suspension d'un certificat, sous l'empire des dispositions des dits actes, s'étendra également à tous les certificats coloniaux alors en la possession de la personne que regardera la dite décision, ainsi que tous les certificats qui lui auront été accordés en vertu de quelq'un des actes relatifs à la marine marchande, soit que ces certificats soient spécialement mentionnés ou non dans la dite décision.

Pouvoir d'exiger la représentation des certificats suspects de fraude.

9. Tout officier de la chambre de commerce, ou le préposé-général de l'enregistrement des matelots, ou l'un quelconque de ces officiers, ou un surintendant d'un bureau de la marine marchande, ou un agent consulaire, ou un préposé de l'engagement des matelots dâment nommé dans une possession britannique, pourra demander la remise entre ses mains de tout tel certificat colonial de capacité, lorsqu'il aura raison de croire que le certificat a été improprement donné, ou est fabriqué, altéré, annulé ou suspendu, ou que la personne qui s'en sert n'y a pas un juste droit ; et il pourra retenir le dit certificat pendant un temps raisonnable, afin de s'enquérir du fait de la dite concession, fabrication, altération, annulation, suspension ou possession ; et quiconque, sans cause raisonnable, aura négligé ou refusé de se conformer à la dite demande, sera passible d'une amende n'excédant pas vingt livres, laquelle sera recouvrable de la manière dont se recouvrent les amendes imposées par les actes relatifs à la marine marchande.

Les certificats suspendus ne pourront être renouvelés que par la colonie qui les aura primitivement accordés.

10. Tout tel certificat colonial de capacité qui, pour quelque cause que ce soit, aura été annulé ou suspendu par un tribunal en Canada ou ailleurs, ne pourra être renouvelé ou émis de nouveau que par le gouvernement du Canada.

Le présent acte sera exécutoire en la dite possession du Canada à partir de la date du dit acte.

AVIS AUX CANDIDATS QUI SE PRÉSENTENT A L'EXAMEN POUR OBTENIR DES CERTIFICATS D'ADMISSION COMME CAPITAINE OU SECONDS, ET RÈGLEMENTS RELATIFS A C'ET EXAMEN.

Les examens se feront aux ports de Montréal, de Québec, de St. Jean et d'Halifax, aux époques qui seront fixées par le ministre de la marine et des pêcheries, et dont il sera dûment donné avis. Lieux d'examen.

On exigera des postulants des certificats de moralité et de sobriété, d'expérience, d'habileté et de bonne conduite habituelle à bord, et sans ces certificats, personne ne sera examiné. Comme ces certificats devront être attentivement considérés par les examinateurs qui les vérifieront avant que le certificat d'admission puisse être délivré, il est désirable que les candidats les fassent parvenir aussitôt que possible. Les certificats de service d'étrangers ou de marins anglais ayant servi sur navires étrangers devront être confirmés soit par le consul du pays auquel appartient le navire à bord duquel aura servi le candidat, ou par quelqu'autre autorité officielle de ce pays ou par le témoignage, donné sur les lieux, de quelque personne digne de foi, ayant une connaissance personnelle des faits à établir. En s'adressant au bureau des examinateurs, les candidats recevront une formule, qu'ils devront remplir et transmettre avec leurs certificats aux examinateurs. Certificats de moralité, expérience, etc.

Lorsque le bureau des examinateurs sera sous tous les rapports satisfait des certificats d'un candidat, le service de cabotage pourra être compté comme service rendant apte à obtenir un certificat de capacité pour le commandement de navires de mer, comme second, et deux années de service comme second dans le cabotage pourront être comptées comme service rendant apte à obtenir un certificat de capitaine, pourvu que le nom du candidat ait été porté avec le titre de second au contrat d'engagement de cabotage, ou qu'une autre preuve satisfaisante soit fournie aux examinateurs, et pourvu qu'il ait déjà passé à l'examen. Comment sera compté le service de cabotage.

RÈGLEMENTS.

Les conditions d'aptitude exigées pour les grades ci-dessous mentionnés sont comme suit :—

1. Un *premier* ou *unique officier* devra avoir dix-neuf ans ; et il faudra qu'il ait passé quatre ans sur mer. (Le service dans un rang supérieur sera toujours équivalent au service dans un rang inférieur.) Conditions requises pour certificats de seconds.

2. *En art nautique.*—Il devra écrire lisiblement et savoir les cinq premières règles de l'arithmétique et les logarithmes. Il devra être capable de faire le point, y compris les relevements et la distance à calculer du port de destination, d'après la méthode de Mercator ; de prendre la déclinaison du soleil pour trouver la longitude ; de constater la latitude par la hauteur méridienne du soleil et par la mesure de la hauteur de cet astre en dehors du méridien. Il devra être capable d'observer et de calculer la variation du compas par les azimuts et les amplitudes, de comparer les chronomètres, d'en garder les temps et de déterminer la longitude d'après eux sur l'observation du soleil par les méthodes ordinaires. Il devra être capable de déterminer sur la carte le lieu où se trouve le navire tant par le relevement d'objets connus que par la latitude et la longitude. Il devra être capable de constater les erreurs du sextant et de les rectifier, et aussi de trouver le temps des grandes mers par la pleine lune et la nouvelle lune.

3. *En matelotage.*—Il devra donner des réponses satisfaisantes sur le gréement et le dégréement et l'armage d'un navire ; il devra connaître l'emploi de la ligne de loch, du sablier et de la sonde ; être familier avec la règle de la route tant pour les vapeurs que pour les bâtiments à voiles, et avec les lumières et les signaux de brume qu'ils portent. Le candidat sera aussi examiné sur la connaissance qu'il pourra avoir du code commercial de signaux à l'usage de toutes les nations. Il devra encore savoir comment mouiller, lever l'ancre, dégager l'ancre, mouiller en créance

et comment faire les mentions exigées au livre du bord. Il sera aussi interrogé sur l'emploi des porte-amarres dans les cas d'échouage, comme il est dit au livre officiel de bord. Il devra savoir comment changer les gros espars et les grandes voiles, comment manœuvrer dans les gros temps, serrer les voiles et mettre de la voile, changer les vergues et les mâts, etc., opérer l'embarquement et le débarquement d'objets pesant, des ancres, etc., abattre sous le vent et assujétir les mâts dans le cas où le beaupré aurait un accident.

Conditions d'aptitude d'un capitaine.

4. Un capitaine devra avoir vingt et un ans; il faudra qu'il ait passé six ans sur mer et qu'il ait été pendant ce temps deux ans au moins *premier* ou *unique officier*.

5. Outre les connaissances nécessaires à un premier et unique officier, il devra pouvoir trouver la latitude d'après la hauteur d'une étoile, etc. Il sera interrogé au sujet de la nature de l'attraction qu'exerce sur le compas le fer qui entre dans la construction du navire, et au sujet de la manière de déterminer cette attraction. Il sera examiné sur la partie de la loi des marées qu'il lui sera nécessaire de connaître pour pouvoir diriger sa course et comparer ses sondages avec les profondeurs indiquées sur les cartes. Il sera interrogé sur son habileté à confectionner un gouvernail de fortune et des radeaux de sauvetage, et sur les ressources dont il saurait user pour sauver l'équipage en cas de naufrage. Il devra avoir une connaissance suffisante de ce qu'il est tenu de faire par la loi au sujet de la déclaration et du congé, au sujet du commandement de son équipage et des peines et mentions à consigner au journal du bord, et il devra connaître les mesures à prendre pour prévenir et arrêter l'invasion du scorbut à bord de son navire. Il sera interrogé sur la nature des envois; de la charte-partie, de l'agence du Lloyd et du contrat à la grosse aventure; il devra être familier avec les feux indicateurs du chenal qu'il aura été habitué à naviguer où qu'il devra naviguer.

Service sur bâtiments grésés en goëlette

6. Dans les cas où le candidat qui se présentera pour obtenir un certificat de capitaine aura simplement servi sur un bâtiment grée en goëlette et ne saura point conduire un navire à voile carrées, il pourra obtenir un certificat sur lequel seront écrits les mots "pour bâtiment grée en goëlette." Ce certificat ne lui donnera pas droit de commander un navire à voiles carrées. Ceci toutefois ne s'applique pas aux seconds. Comme ils sont plus jeunes, on s'attend qu'ils apprendront à l'avenir leur art d'une manière complète.

Ponctualité à comparer à l'examen.

7. Les candidats sont requis de comparaître à la chambre des examens exactement au temps indiqué.

Candidats à la Chambre des examens.

8. Les candidats ne devront apporter à la chambre des examens ni livres, ni papiers d'aucune sorte. La plus légère infraction à cette règle entraînera pour celui qui la commettra toutes les conséquences d'un examen manqué.

Livres gâtés ou mutilés, etc.

9. Au cas où l'on découvrirait qu'un candidat a mutilé ou gâté un livre appartenant au bureau, ou y a fait des ratures ou écritures, les papiers de ce candidat seront retenus jusqu'à ce qu'il ait remplacé ce livre. Il ne lui sera pas permis toutefois d'emporter le livre endommagé, qui continuera d'appartenir au bureau.

Candidats ne doivent s'aider aux examens.

10. Au cas où l'on s'apercevrait qu'un candidat copie sur un autre, où qu'il donne à un autre quelque aide ou quelque renseignement, ou qu'il communique avec un autre de quelque manière que ce soit pendant le temps de l'examen, il encourra lui-même toutes les conséquences d'un examen manqué.

11. Il ne sera permis à aucun candidat de travailler ses problèmes sur une ardoise ou sur un morceau de papier de rebut.

12. Il ne sera permis à aucun candidat de sortir de chambre avant d'avoir remis le papier sur lequel il aura fait son travail.

Temps accordé pour résoudre les problèmes.

13. Il sera permis aux candidats de résoudre les différents problèmes d'après la méthode et les tables dont ils auront l'habitude de se servir, et il leur sera accordé six heures pour accomplir leur travail. Au bout de six heures, s'ils n'ont pas fini, ils seront déclarés avoir manqué leur examen, à moins que le bureau des examinateurs ne juge à propos de prolonger ce temps dans des cas

spéciaux. Lorsqu'il y aura eu ainsi prolongation du temps fixé les circonstances particulières du cas et les raisons de la prolongation devront être rapportés par les examinateurs au ministre de la marine et des pêcheries lorsqu'ils lui transmettront leur rapport.

14. Il ne sera pas permis de faire de corrections en se servant de tables On ne pourra contenues dans des ouvrages sur la navigation. (Voir Tables IX, XI et XXI faire de corrections de l'Épître de Norrie, etc.) Toute correction devra paraître sur les papiers corrections au soumis par les candidats. Ceux de la première classe sont renvoyés à la page moyen de 519 du *Nautical Almanac*, 1867, pour plus amples informations sur ce sujet. tables.

15. On s'attend que les candidats, dans leurs réponses à tous problèmes, ne feront point d'erreur ou d'écart de plus d'un mille de la position précise à déterminer.

16. En cherchant la longitude au moyen du chronomètre, les logarithmes employés pour trouver l'angle horaire devront représenter les seconds de l'arc.

Dans tous les autres problèmes, les logarithmes venant à la minute la plus proche seront considérés comme suffisamment corrects par tous les grades, excepté celui de capitaine; pour celui-ci on exigera, dans les calculs et dans les résultats un degré de précision plus marqué que pour le grade inférieur.

17. Dans tous les cas, l'examen du candidat demandant à être reçu capitaine commencera par les problèmes à proposer aux seconds.

18. Dans tous les cas où un candidat manquera son examen, il devra être Réexamens. examiné *de novo*. S'il a manqué dans ses réponses sur le *matelotage*, il ne sera pas réexaminé avant un intervalle de six mois, afin qu'il ait le temps d'acquérir de l'expérience. S'il a manqué trois fois sur l'*art nautique*, il ne sera point réexaminé avant un intervalle de trois mois.

19. Les examinateurs, dans leurs rapports (sous l'en-tête "Remarques") inséreront les mots "a passé" ou "a manqué," suivant le cas, sur le code commercial des signaux.

REMARQUES.

Les candidats trouveront plus facile, à terre et en mer, de corriger la déclinaison et les autres éléments d'après le *Nautical Almanac* par les "différences horaires" qui sont données dans ce livre pour faciliter ces calculs; ils pourront de la sorte se passer de tables proportionnelles ou logarithmiques pour cet objet.

Comme les examens des capitaines et des seconds sont obligatoires, les conditions d'aptitude ont été faites aussi faciles que possible; mais il doit être clairement compris que le ministre de la marine et des pêcheries pourra, de temps en temps, élever le niveau de ces examens, lorsque les connaissances générales des officiers de la marine marchande permettront, ce qui ne peut manquer d'avoir lieu, d'opérer cette réforme sans inconvénient. On recommande particulièrement aux officiers d'employer leurs loisirs, pendant qu'ils sont en rade, à acquérir les connaissances qui leur sont nécessaires pour passer leur examen; les capitaines feront bien de permettre aux novices et aux officiers de grades inférieurs d'aller aux écoles d'instruction et de leur donner pour cela tout le temps nécessaire.

AVIS.

EXAMENS DES CAPITAINES ET DES SECONDS DE NAVIRES.

En vertu d'un ordre en conseil, en date du 26 juin 1871, les amendements suivants ont été apportés aux règlements et règles relatifs à l'examen des aspirants au certificat de capacité pour les fonctions de capitaine ou de second dans la marine marchande, tels qu'approuvés par un ordre en conseil du 23 février 1871.

1. La règle 1ère est amendée. Il faudra que le premier ou l'unique officier ait passé sur mer cinq ans, au lieu de quatre, et que sur ces cinq ans il ait servi un an soit comme second de navire ou comme unique officier, ou dans ces deux grades. Le service dans un rang supérieur sera toujours équivalent au service dans un rang inférieur.

2. Les aspirants au certificat soit de capitaine ou de second, devront être examinés sur la manière de se servir du code international de signaux; et manquer dans ses réponses sur cette branche sera censé manquer sur l'*art nautique*.

Par ordre,

WM. SMITH,

Assistant au ministère de la marine et des pêcheries.

DÉPARTEMENT DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES,
OTTAWA, 20 juillet 1871.

AVIS AUX CANDIDATS A L'EXAMEN POUR LES FONCTIONS DE CAPITAINE.

En vertu d'un arrêté en Conseil, daté le 20 décembre 1872, la 4ème des règles concernant l'examen des capitaines et seconds a été amendée et devra se lire comme suit, savoir :—

“ Un capitaine doit être âgé de vingt ans et avoir servi six ans sur mer, dont une année au moins devra avoir été consacrée au service comme premier ou seul second, et une année comme second-adjoint.”

Par ordre,

WM. SMITH,

Assistant au ministère de la marine et des pêcheries.

DÉPARTEMENT DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES,
OTTAWA, 27 décembre 1872.

CANADA.

Par l'honorable ministre de la Marine et des Pêcheries du Canada.

CERTIFICAT DE CAPACITÉ POUR LES FONCTIONS DE CAPITAINE.

L.S.

A
ATTENDU qu'il m'a été rapporté que vous avez été trouvé dûment apte et propre à remplir les fonctions de capitaine de navire de mer dans le service marchand, je vous accorde, en vertu de l'acte canadien concernant les certificats de capitaines et de seconds de navires, 33e Victoria, chap. 17, le présent certificat de capacité.

Donné sous le sceau du ministre de la marine et des pêcheries du Canada, à Ottawa, ce _____ jour de _____ 187__

[Enregistré.]

Ministre de la Marine et des Pêcheries.

Assis'ant au ministère de la Marine et des Pêcheries.

(Le certificat de second est dans la même forme.)

CANADA.

No. DU CERTIFICAT.

Adresse du porteur _____

Jour et lieu de sa naissance _____

Signature _____

Le présent certificat est donné à la suite d'un examen passé à _____

le _____ jour de _____ 187 _____

Quiconque fera, fera faire ou aidera à faire quelque fausse déclaration dans le but d'obtenir pour lui-même ou pour quelque autre un certificat, soit de capacité ou de service ou fabriquera, aidera à fabriquer, ou falsifiera frauduleusement, aidera à falsifier ou fera falsifier frauduleusement un tel certificat, ou une copie officielle d'un tel certificat, ou fera frauduleusement usage d'un tel certificat fabriqué, falsifié, annulé ou suspendu, ou auquel il n'aura pas un juste droit, ou prêtera frauduleusement son certificat, à un autre, ou permettra qu'il s'en serve, sera pour tout tel acte réputé coupable de délit; et tout capitaine ou second qui manquera à remettre un certificat qui aura été annulé ou suspendu, sera passible d'une amende, qui ne pourra excéder deux cents piastres.

Délivré au port de _____

CANADA.

Par l'honorable *Ministre de la Marine et des Pêcheries de la Puissance du Canada.*

CERTIFICAT DE SERVICE EN QUALITÉ DE CAPITAINE.

L. S.

A _____

ATTENDU qu'il m'a été rapporté que vous avez produit des preuves satisfaisantes de votre sobriété, de votre expérience, de votre habileté et de votre bonne conduite habituelle à bord, et que vous avez rempli les fonctions de capitaine sur un navire de mer dans le service marchand avant le premier jour de janvier 1870;

Je vous accorde, en vertu de l'acte canadien concernant les certificats de capitaines et de seconds de navires, 33 Vict., chap. 17, le présent certificat de service.

Donné sous mon sceau de ministre de la marine et des pêcheries du Canada, à Ottawa, ce _____ jour de _____ 187 _____

[Enregistré]

*Ministre de la Marine et des Pêcheries.**Assistant au ministère de la Marine et Pêcheries.*

(Le certificat de second est dans la même forme.)

CANADA.

No. DU CERTIFICAT.

Adresse du porteur _____

Jour et lieu de sa naissance _____

Signature _____

Le présent certificat est donné à la suite d'un examen passé à _____

le _____ jour de _____ 187 _____

Quiconque fera, fera faire ou aidera à faire quelque fausse déclaration dans le but d'obtenir pour lui-même ou pour quelque autre un certificat, soit de capacité ou de service, ou fabriquera, aidera à fabriquer, ou fera fabriquer, ou falsifiera frauduleusement, aidera à falsifier ou fera falsifier frauduleusement un tel certificat ou une copie officielle d'un tel certificat ou fera frauduleusement usage d'un tel certificat fabriqué, falsifié, annulé ou suspendu, ou auquel il n'aura pas un juste droit, ou prètera frauduleusement son certificat, à un autre, ou permettra qu'il s'en serve, sera par tout tel acte réputé coupable de délit; et tout capitaine ou second qui manquera à remettre un certificat qui aura été annulé ou suspendu, sera passible d'une amende, qui ne pourra excéder deux cents piastres.

Délivré au port de _____

ANNEXE No. 24.

RAPPORT DES COMMISSAIRES DU HAVRE DE QUÉBEC.

QUÉBEC, 25 novembre 1872.

MONSIEUR, — J'ai l'honneur d'accuser réception de votre lettre du 21 du présent mois et de faire rapport que pendant l'année dernière il n'a été fait, dans le havre de Québec, rien autre chose que les réparations ordinaires.

Toutefois les commissaires ont l'intention de terminer, pour l'année prochaine, le bassin dans le delta de la rivière St. Charles et du fleuve St. Laurent. Ci-joint se trouve un état des recettes et déboursés pour l'année 1872.

J'ai, etc.,

J. B. MARTEL,

Secrétaire-Trésorier.

Wm. Smith, Esq.,

Assistant au Ministère de la Marine
et des Pêcheries, Ottawa.

ETAT des recettes et dépenses, 1871-72.

RECETTES.	\$	cts.	\$	cts.	DÉPENSES.	\$	cts.	\$	cts.	
Rente de lots de grève et d'eau profonde.					Dépenses générales :—					
Divers, vente de grues	2,467	53			Salaires, combust., frais de bureau.			2,309	03	
Entrepôt, No. 7	293	26			Assurance :—			503	07	
Quai Renaud	8,610	00			Primes payées			3,687	98	
Quai et brise-lames, Pointe-à-Carcy	4,088	20			Haïre de Québec :—					
Quai Wellington	2,708	47			Intérêt :—			576	99	
Quai Atkinson	1,050	00			Payé					
Quai des Indes Occidentales	28,284	25			Coupons :—			22,598	09	
Droits de tonnage	6,635	00			Billets			32,000	00	
Primes sur bons rachetés			54,908	21	Payé			19,000	00	
Bons préférentiels vendus			40,000	00	Bons du havre rachetés			14,232	45	
				94,908	21	Balance			94,908	21
					PASSIFS.					
Divers pour lots de grève et d'eau profonde	47,513	88			Bons du havre :—					
Trois mois de loyers dus au 30 avril	4,094	75			8 par cent	460,000	00			
Dépôt à la Banque Nationale	12,132	55			7 par cent	70,000	00			
Hangar à sel	6,379	73			6 par cent	72,000	00			
Quai Renaud	8,024	75			6½ par cent	600	00	602,600	00	
Quai des Indes Occidentales	41,856	85			Bons du havre préférentiels, 6 par cent			40,000	00	
Havre de Québec, matériaux	12,926	30			Coupons dus, 18 mois			642,600	00	
Quai de la Pointe-à-Carcy	236,132	02			Coupons non-réclamés, dès juillet 1870			69,942	50	
Quai L.O. et Wellington	80,285	71						1,035	00	
Quai Atkinson	50,749	73								
Hangar à Grain	11,440	84								
Brise-lames	202,110	54								
Balance	9,929	85								
			713,577	50					713,577	50

BUREAU DES COMMISSAIRES DU HAVRE, Québec 30 avril 1873.

ANNEXE No. 25.

RAPPORT DES COMMISSAIRES DU HAVRE DE MONTRÉAL POUR L'AN-
NÉE EXPIRÉE LE 31 DÉCEMBRE 1872.BUREAU DES COMMISSAIRES DU HAVRE,
MONTRÉAL, 25 février 1873.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous transmettre, par ordre des commissaires du havre, pour l'information de l'honorable ministre de la marine et des pêcheries, un état des recettes et des dépenses des commissaires pendant l'année expirée le 31 décembre 1872.

Le revenu de l'année s'est élevé à..... \$225,717 50

Et provient des sources suivantes, savoir :—

Droits de quaiage <i>ad valorem</i> sur marchandises.....	\$22,822 13
“ “ spécifique “	70,286 63
Du Grand-Tronc, droits sur marchandises en passe.....	3,500 00
Des navires à voiles, steamers et des droits sur leurs car- gaisons à la sortie.....	78,105 03
Plus, reçu en fractions.....	19 50
Trafic sur les bateaux-traversiers, steamers, barges, etc. :—	
Droits à l'entrée.....	2,683 89
“ à la sortie.....	9,877 00
Sur barges, bateaux à bois, etc.....	11,060 03
Sur steamers.....	2,565 36
Droits de commutation sur steamers.....	15,189 42
Pour la faculté d'empiler du bois de chauffage sur les quais “ “ de construction “	3,014 00 6,872 00
	<hr/>
	226,084 99
Droits de quaiage remis.....	367 49
	<hr/>
Revenu net.....	\$225,717 50

Soit une augmentation sur le revenu de l'année précédente de	\$32,020 91
Dépense de l'année :—	
Intérêts sur bons.....	67,557 87
Réparations du havre.....	18,668 26
Salaires pour l'administration générale, dépenses des bureaux, etc.....	12,774 63
Dragages dans le havre et les bassins.....	54,140 85
Quai des Commissaires.....	1,231 12
Outillage neuf—Dragueur No. 4.....	18,653 23
Cabestan “ 2.....	6,599 09
3 bateaux à fond plat.....	3,555 00
Remorqueur “ W. F. Parsons”	8,150 00
	<hr/>
	36,957 32
Mancellé (const.) somme dépensée.....	20,633 86
Quai du moulin à vent.....	2,014 42
George Bowie et frère, pour contrats, Bassin du marché et quai Jacques-Cartier....	15,730 00

Quai des Commissaires.....	2,300 00	
Avance sur bois de construction.....	4,740 00	
		22,770 32
Prolongement du quai du traversier de Longueuil.....		20,793 41
Bassin du marché et quai Jacques-Cartier.....		7,355 60
Dépense totale.....		\$264,897 34

Vous verrez par le rapport annuel de l'ingénieur du havre, dont copie est ci-jointe, que les commissaires ont commencé pendant l'année dernière des travaux considérables et qu'ils ont l'intention de faire durant les trois années prochaines, des améliorations très-vastes pour quelques-unes desquelles des contrats sont déjà passés. Les commissaires ont aussi considérablement augmenté leur outillage, comme vous le verrez par le rapport.

Je suis également chargé de vous transmettre copie du rapport du maître du havre, ainsi qu'un état comparatif du commerce de ce port les cinq dernières années.

J'ai, etc.,

H. H. WHITNEY,

Secrétaire.

WM. SMITH, Esq.

Assistant au Ministre de la Marine et des Pêcheries,
Ottawa.

BUREAU DES COMMISSAIRES DU HAVRE.

MONTRÉAL, 18 février 1873.

H. H. Whitney, Ecr.,

Secrétaire des commissaires du havre, Montréal.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous transmettre, par l'information des commissaires du havre, un rapport des travaux exécutés sous mon contrôle durant l'année dernière, sous les titres respectifs de "réparations du havre," "nouveaux ouvrages à la Pointe du Moulin à Vent," "dragage du havre," "quai Jacques-Cartier," "quai des Commissaires," "Mancelle," etc.—

RÉPARATIONS DU HAVRE.

A l'ouverture de la navigation le printemps dernier, les quais se trouvèrent libres de glace qui avait disparue dans le refoulement ordinaire ; il n'y eut de dommages que l'enlèvement d'une partie du côté occidental du quai de l'Isle et d'une partie de la surface supérieure du quai Richelieu. Ces ouvrages reposent sur des piliers, et les dommages ont été occasionnés par le dragage continu qui s'est fait tout près de là. Je les ai fait réparer aussitôt que l'eau eut baissé.

Un item considérable mis au compte des réparations cette année a été \$6,000 pour la pierre concassée. Quand la compagnie du Grand-Tronc fit poser des rails sur les quais en descendant, il se trouva malheureusement que le quai des Marchands avait besoin d'être macadamisé sur toute son étendue à une profondeur d'un pied, pour empêcher l'eau d'y séjourner ; il est vrai que quand la place fut occupée par le bois de chauffage et couverte d'écorce, les gens ne se trouvaient pas dans un marais ; mais quand le bois fut enlevé et la place occupée par la "ligne des steamers fédéraux," il fallut la niveler.

L'abord du quai Victoria fut aussi couvert d'une épaisse couche de métal sur une distance de 250 pieds sur 70 de largeur, tandis qu'il fallut mettre en bon ordre y étendant une couche de métal l'extrémité extérieure de ce quai qu'il fallut convertir en passages pour la "ligne Sidey." Ces faits expliqueront le surcroît dans les dépenses faites cette année par ce département.

Les frais de réparations faites, comme je l'ai dit plus haut, au quai de l'Isle et à la jetée Richelieu, ont été d'environ \$3,000, formant ensemble une distance de 200 pieds.

Dans mon rapport de l'année dernière je signalai aux commissaires les frais considérables occasionnés par les réparations du Havre et dont la plus grande partie consiste à débayer les quais.

Autrefois, quand un navire déposait des balayures ou ordures, il était obligé de les enlever ; mais à présent, à cause de la rapidité avec laquelle les navires opèrent leur déchargement et leur départ, il serait impossible de mettre ce système à exécution—en conséquence, l'administration doit supporter le fardeau de cette dépense additionnelle.

Notre emplacement de dépôt se trouve maintenant dans le voisinage du quai de Molson, de sorte que le tombereau doit parcourir toute la distance depuis le quai de Allan, près de la rue McGill, pour venir y déposer son contenu.

On épargnerait beaucoup en amarrant une gabare dans quelque partie centrale du havre, comme je l'avais proposé l'an dernier ; mais on a ajourné ce projet à cause de la grande dépense qu'occasionneraient les matériaux et la construction.

Les frais des réparations que l'on a fait subir au havre cette année ce sont élevés à \$16,357.13.

NOUVEAUX TRAVAUX PRÈS DE LA POINTE DU MOULIN A VENT.

La seule dépense qui ait eu lieu dans cette localité, cette saison, est l'empierrement de la voie sur le canal, depuis les bureaux du canal. Cette amélioration était nécessaire pour donner plus de facilité à la compagnie de houille Internationale. Nous avons construit aussi quatre petites jetées pour servir de quai temporaire aux MM. Dyer, qui font le commerce de bois ; les frais s'en sont élevés à \$660.

DRAGUEUR DU HAVRE—DRAGUEUR NO. UN.

On a commencé le premier mars les réparations que l'on a fait subir à ce dragueur et à toute la flotte en général ; celles faites aux augets, chaînes, gouvions, etc., l'ont été par nous—nous eûmes aussi à réparer le bras que les pierres avaient mangé. Ce bateau fut prêt aussitôt que l'eau fut introduite dans le canal, mais l'on trouva qu'il faisait eau de toutes parts, et j'ordonnai de le conduire dans le bassin de Cantin. Nous en fûmes empêchés pendant plusieurs jours à cause des navires qui en sortaient, etc., et ce ne fut que le 8 mai qu'il y parvint. Il en sortit le 14 de ce mois, et fut dirigé immédiatement vers le bas du havre pour enlever la batture vis-à-vis l'extrémité supérieure du quai des commissaires. Il fut employé à cet endroit et dans le voisinage du bassin militaire, presque toute la saison, si ce n'est du 17 au 29 juillet, où il creusa dans le bassin de la Reine.

Ce dragueur a accompli une somme de travail au-dessus de la moyenne. Il est toujours choisi pour creuser dans les endroits les plus difficiles et les plus dangereux du havre. Il fut beaucoup retardé par l'absence d'un remorqueur et d'une machine à enlever la pierre, et encore plus par les nombreux navires fréquentant le bassin militaire qui, naturellement, lui rendaient le travail impossible. Il n'a éprouvé aucun accident cette année, mais ses gabarres, actuellement dans le canal, auront besoin de réparations considérables.

Ce dragueur a enlevé, pendant la saison, 26,500 yards cubes de matières, et 250 tonnes de cailloux—ces derniers ont tous été triés à la main. Les frais de service de ce bateau, y compris l'allége, etc., ont été de \$11,543.82, à peu près la même somme que l'an dernier, malgré l'augmentation des gages et de la houille d'environ 30 pour cent. L'an dernier, il a enlevé 18,000 yards cubes ; les frais par yard, l'an dernier, ont été de 60 cents, et cette année, seulement de 43 cents.

DRAGUEUR NO. DEUX.

Il commença le creusage en bas du quai des commissaires le 8 mai, et le continua jusqu'au 15 juin, soit 31 jours de travail. Lorsque l'eau fut tellement haute que nous ne pûmes y travailler plus longtemps, nous allâmes au bassin du marché où il opéra jusqu'au 26 juin. Alors il se rendit à la Pointe du Moulin à Vent où il creusa jusqu'au 30 juin, l'espace de cinq jours ; puis il retourna au bassin du marché, où il fonctionna durant neuf jours. Le 10 juillet, il se rendit au quai des Marchands pour enlever un petit dépôt qui nuisait aux steamships. Il y travailla deux jours, jusqu'au 13 juillet, puis descendit draguer aux environs du quai des commissaires, où il fut employé jusqu'à la fin de la saison.

Ce bateau a enlevé, durant la saison, 44,272 yards, à des frais de \$15,238, ou de 35 par yard, divisés comme suit : Bassin du marché, 38 jours, \$3,271.04 ; Pointe du Moulin à

Vent, 5 jours, \$430.40 ; quai des Marchands, 3 jours, \$258.24 ; quai des commissaires, 131 jours, \$11,278.32.

Ce dragueur a travaillé d'une manière satisfaisante durant cette saison, et n'a pas perdu un seul jour par accident ; le seul temps qu'il a perdu (4 jours) l'a été à cause de la pluie. L'augmentation de la dépense du service de ce bateau a été surtout occasionnée par le fait que l'allège a dû être touée pour le transport des matières enlevées jusqu'au quai de la traverse de Longueuil, où l'on avait à vaincre le courant Ste. Marie.

DRAGUEUR NO. TROIS.

Ce bateau a passé l'hivernage à Boucherville. Nous avions à le réparer vers la mi-mars et nous avons terminé à l'ouverture de la navigation. Il fut immédiatement remorqué jusqu'à Contrecoeur pour y continuer le creusement commencé pour le gouvernement fédéral. Il n'entra en opération que le 8 mai, ayant perdu une semaine à cause du manque de charbon, qui s'est fait sentir dans toute la ville l'hiver dernier. Le 11 mai, il commença à creuser et continua sans relâche jusqu'au 11 juillet, où il se rendit au Cap Charles. Nous fûmes obligés de suspendre les travaux à Contrecoeur à cause de l'abaissement des eaux ; à cause de cela, nous éprouvâmes beaucoup de difficulté à travailler, vu que le dragueur qui tire 6½ pieds d'eau, était obligé de fonctionner dans environ trois pieds d'eau. Nous réussîmes, cependant, à travailler dans ces eaux peu profondes, en chargeant de lest la poupe du bateau de manière à faire lever la proue. On perdit aussi beaucoup de temps par la rupture de l'aube de l'allège, causé par le fait qu'elle alla frapper contre la batture pas moins de trois fois, — ce qui, naturellement, arrêta les travaux pendant que l'allège vint à Montréal subir les réparations nécessaires. Nous creusâmes à cet endroit depuis le 11 mai jusqu'au 11 juillet, espace de 53 jours, sur lequel nous eûmes à peu près 12 jours de perte résultant des causes mentionnées plus haut. Le dragueur enleva dans les 40 jours qu'il fonctionna 33,150 yards cubes, soit une moyenne de 830 yards cubes par jour.

Le 11, nous levâmes l'ancre pour aller au Cap Charles améliorer le chenal de la navigation, et nous y arrivâmes le 20 juillet ; le 22 nous commençâmes à travailler et nous continuâmes jusqu'à la fin de la saison, le 28 novembre.

Nous avons creusé à cet endroit un espace de 1,500 pieds de long et donné au chenal une largeur de 200 pieds, avec une profondeur de 22 pieds à l'eau basse et de 26 à l'eau haute ; il reste encore à creuser une distance de 300 p. de long sur 100 p. de large. Cependant, je ne conseillerais pas de reprendre le creusage, vu que je considère la largeur actuelle suffisante, et qu'il est probable que l'on commencera bientôt des améliorations sur une vaste échelle dans le chenal du fleuve.

Les difficultés des travaux à cet endroit ont été d'une nature exceptionnelle ; la commission, depuis qu'elle est intéressée dans les améliorations du lac et du fleuve, n'a jamais entrepris ou exécuté un creusage semblable. Le lit du fleuve à cet endroit est de roc schisteux — j'en produis un échantillon — couvert à sa surface de nombreux cailloux de toute grosseur. Naturellement, la partie principale de l'ouvrage consistait à enlever ces cailloux, et si l'on ne perd pas de vue que le courant à la marée descendante est aussi rapide que le courant Ste. Marie, on pourra se faire une idée des difficultés que nous eûmes à surmonter.

En outre de ces cailloux, nous enlevâmes environ deux pieds d'épaisseur du roc solide qui s'étend par couches sur le fond du fleuve à cet endroit.

Le bateau, a perdu seulement six jours, du 26 septembre au 4 octobre, durant ses travaux au Cap Charles, — à la suite de la rupture du pignon.

La somme d'ouvrage accompli par ce dragueur au Cap Charles a été l'enlèvement de 2,000 tonnes de cailloux et de 500 tonnes de roc, en 127 jours, au prix de \$12,700, tandis qu'à Contrecoeur il a creusé 33,150 yards cubes en 53 jours au prix de \$5,976.38.

À cause de l'arrivée subite du froid cet automne, ce bateau n'a pu rentrer dans ses quartiers d'hiver qu'après beaucoup de difficultés. J'avais fait arrangement avec l'agent de la Compagnie des remorqueurs du St. Laurent, pour le remorquer jusqu'à Sorel, mais le steamer *Royal* fut retenu deux jours au Platon, à 6 milles en bas du dragueur, par une violente tempête de neige. Le 29, il partit avec le dragueur, mais on ne put se rendre qu'à

Batiscan, à cause de la glace. Après y avoir resté une couple de jours, il abandonna le dragueur et se rendit sain et sauf à Trois-Rivières. Sur ces entrefaites, une vaste plaine de glace descendit et entraîna les deux gabarres amarrées au dragueur, ces gabarres arrivèrent sans encombre à Québec, où elles sont maintenant.

Le temps s'étant adouci, et après beaucoup de pourparlers, nous avons réussi à décider le *Royal* à revenir remorquer le dragueur, qui arriva à Trois-Rivières dans l'après-midi du même jour.

DRAGUEUR NO. QUATRE.

Le contrat pour la machine de ce dragueur a été accordé à W. P. Bartley, et Cie. et celui de la coque, à A. Cantin. La coque fut mise à l'eau le 14 mai, mais le contrat pour la machine fut retardé par MM. Bartley. Le temps fixé pour ce contrat était le 15 mars, mais la dernière pièce de la machine ne nous fut remise que le 17 juillet, environ 4 mois après l'époque spécifiée. La conséquence a été que les travaux qui dépendaient des services de ce bateau ont été retardés.

Le 20 juillet ce dragueur commença, dans le bassin du marché, à creuser aux environs du quai, il travailla jusqu'au 21 novembre date à laquelle il se renlit au bassin Elgin, où il fut employé jusqu'au 30 à enlever le dépôt formé au bout de l'égoût.

Ce bateau a enlevé dans le bassin du marché, 20,894 yards cubes, et dans le bassin Elgin, 4,150, soit un total de 25,044 yards.

Les frais sont élevés à \$9,258.70 : \$1,534 pour le bassin Elgin, et \$7,724.70 pour le bassin du marché, soit environ 37 par yard.

Ce dragueur a bien fonctionné, et a réalisé mon attente comme bateau de première classe, les matériaux dont il est construit sont de la meilleure qualité, et en combinant la machine de manière à lever les ancras au moyen de la vapeur, on a opéré une grande amélioration dans la manœuvre. Cette amélioration a coûté \$1,500, mais la chose a si bien réussi, que je n'hésite pas à dire qu'elle a épargné cette somme dans une seule saison.

Pour ce dragueur, il a été aussi construit un cabestan mû par la vapeur, quelque peu semblable à celui que possède la commission, et qui a travaillé avec le No. 4 jusqu'à la fin de la saison.

Les frais de construction du dragueur No. 4 ont été, pour la machine de \$6,757.77 pour la coque, de \$7,650.94, et le reste pour le mécanisme servant à lever les ancras, les chaînes, pelles, bras, etc. Les frais de construction du cabestan ont été de \$5,762.53 ; la charpente a été faite par M. M. X. Lefebvre pour \$1,650 et la machine par Bartley pour \$1,975 ; le reste, comme les chaînes, boîtes, etc. A été fourni par la commission. M. Lefebvre a aussi construit pour ce dragueur trois gabares à vase au prix de \$3,555.00.

Le printemps dernier, de nombreuses réparations ont été faites à la partie supérieure du remorqueur *John Brown*. Il a été pourvu de nouveaux bout de pont, poutrelles, couverture, bastingages, bittons de tonnage, chambres sur le pont, etc ; ce bateau ayant reçu un bouilleur neuf il y a deux ans, est maintenant classé parmi les meilleurs dragueurs.

Le *Delisle* sert d'allège au dragueur no. 3 ; c'est un navire neuf qui n'exige pas de réparations, si ce n'est d'être peinturé au printemps comme à l'ordinaire. Le *Minnie F. Parsons*, acheté l'automne dernier sur le canal Welland, est un bateau de première classe, et répond très bien aux besoins. Tous ces remorqueurs sont de même dimension et de même nature, avec des cylindres de 18 pouces de diamètre. Le *Parsons* n'a besoin que de petites réparations à son bouilleur et le peinturage ordinaire.

REMORQUEUR À CHAÎNE.

Il y a deux ans que le contrat fut donné pour la construction de ce bateau, M. Cantin eut le contrat pour la coque, qui fut terminée vers l'époque spécifiée, mais M. Gilbert, qui avait la machine à confectionner, est d'environ une année en arrière du temps accordé par le

contrat. Il devait la terminer pour le 1er mai dernier; et comme il avait à peine commencé l'ouvrage le 29 avril, j'en fis protester en forme; l'ouvrage, cependant, est bien avancé, et je ne doute pas qu'il soit prêt pour l'ouverture de la navigation.

Jusqu'à cette date, les frais de construction de ce bateau ont été comme suit :—A. Cantin, pour la coque, \$6,540; E. E. Gilbert, pour la machine, \$8,000; et Forthingham et Workman, pour chaînes, \$5,093.86, soit un total de \$19,633.86.

QUAI JACQUES CARTIER ET BASSIN DU CANAL.

Le contrat pour ces travaux ont été donnés à l'automne de 1871, à MM. Bowie. L'ouvrage commença lors de l'ouverture de la navigation en 1872. On avait résolu d'abord de donner au quai Jacques Cartier une longueur de 150 pieds, mais sur représentation de la compagnie du Richelieu, les commissaires consentirent à diminuer la longueur de 40 pieds. Les caissons de ce quai reposent à une profondeur de 24 pieds d'eau et s'élèvent environ six pieds au-dessus de l'eau basse sur le côté du Bassin du Canal; il reste encore environ 40 pieds à immerger. Le retard apporté au parachèvement de ces travaux a été causé par la tardive construction du nouveau dragueur No. 4 qui nous a empêché de donner aux entrepreneurs les endroits pour immerger les caissons. La somme totale dépensée sur ces travaux cette année, a été de \$22,155.60, et les MM. Bowie n'ont reçu que \$15,330, les commissaires ayant dépensé le reste pour le remblaiage, etc.

QUAI DES COMMISSAIRES.

On y a creusé un bassin de 300 pieds de long, sur 100 de largeur et 24 de profondeur on y a immergé environ 200 pieds de coffrage. Les entrepreneurs sont les MM. Bowie. Le gros du creusage est terminé, et les travaux auront une meilleure apparence à la prochaine saison, les frais de ce quai se sont élevés à \$3,070.45; les entrepreneurs ont reçu \$2,300, et les commissaires ont dépensé les autres \$770.45 dans les travaux de remblaiage, etc.

QUAI DE LA TRAVERSE DE LONGUEUIL.

Le contrat pour le prolongement de ce quai a été octroyé à M. D. Gaherty, le 27 février 1872, mais ce monsieur retira sa soumission peu de temps après. Immédiatement de nouvelles soumissions furent demandées, et le contrat fut cette fois accordé à M. F. B. McNamee. L'ouvrage commença à l'ouverture de la navigation, et se termina peu de temps avant l'expiration du temps fixé.

Ce quai repose dans dix pieds d'eau, vu que l'on trouvait le courant trop rapide à cet endroit pour y amarrer des navires d'un plus grand tirant d'eau.

M. McNamee y a fait 1,015 pieds linéaires de travaux, à \$17.50 le pied, soit un montant de \$17,762.50, et de plus une somme de \$3,017.15 y a été dépensée par les commissaires pour le remblaiage, ce qui forme un total \$20,779.05.

Comme vous le savez, les commissaires ont donné cet hiver des contrats pour prolonger de nouveau ce quai jusqu'à celui de la rue Monarque, sur une distance de 1,800 pieds dans une profondeur de 10 pieds d'eau; aussi pour relier le quai de Longueuil avec celui d'Hochelega, distance l'un de l'autre de 2,300 pieds dans 24 pieds d'eau de profondeur. Ces deux contrats ont été accordés à MM. McNamee, Gaherty et Fréchette et les travaux devront être terminés l'automne prochain.

Je me propose de soumettre, avec mon rapport annuel les plans et spécifications des travaux projetés à la Pointe du Moulin à Vent qui, s'ils sont approuvés, donneront 3,600 pieds de quai additionnel, et les plans des quais sur la batture d'Hochelega seront présentés sous peu.

La somme actuelle de quaiage dans le port est comme suit :—11,690 pieds dans 20 pieds de profondeur, et 4,400 dans 10 pieds d'eau formant un total de 16,140 pieds linéaires. Nous avons sous contrat à présent : dans le bassin du Marché, 1,000 pieds ; quai des commissaires, 1,000 pieds ; quai de la Traverse de Longueuil, 1,800 pieds ; en bas de ce quai, 2,300 pieds, et nous nous proposons de contracter à la Pointe du Moulin à Vent, pour 5,300 pieds, et à la batture de Hochelaga pour 6,400 pieds, soit un total de 18,000 pieds, plus que le double du havre actuel.

Dans le cours de l'année dernière, il est arrivé plusieurs incidents qu'on ne permettra sans doute de mentionner, vu qu'ils sont de nature à intéresser les commissaires.

L'hiver dernier, plusieurs goëlettes et barges furent retenues ici tout l'hiver, mais la glace s'en alla si facilement au printemps que toutes échappèrent.

Le 11 mai, le *SS. St. Patrick*, pendant qu'il était mouillé au quai Wellington se renversa tout à coup sur le côté et se remplit d'eau. Il s'écoula plusieurs semaines avant qu'il peut être remis à flot.

Le 13 juin, le *SS. France*, en partant du havre, alla frapper violemment contre l'Île Ronde et commença à se remplir d'eau. On le jeta immédiatement sur une batture près de la Longue Pointe. Il y resta jusqu'au 14 juillet, date où il partit pour Québec.

L'endroit du fleuve où cet accident est arrivé, comme vous le savez, est la petite île située en bas de l'Île de Ste. Hélène. Vis-à-vis le milieu de la ville, à l'endroit où le courant est le plus rapide, le chenal par où doivent passer les navires de la dimension du *France*, n'a pas moins de 1,000' pieds de large avec une profondeur de 20 à 50 pieds. De plus il était assisté du *Rocket*, un des plus puissants vapeurs du fleuve, et l'accident est arrivé en plein jour.

Le 7 octobre, le *SS. Thames*, en ce rendant à Québec, vint en collision avec le *Gleniffer* et l'allège *Cyclops* ; le choc fit sombrer cette dernière qui avait à bord une riche cargaison venant de Québec. Cette barge est encore près de Varennes à l'endroit où elle a été frappée.

Ceux qui ne connaissent pas les faits, seraient peut-être portés à attribuer ces accidents, d'une nature très sérieuse, aux dangers du port, comme dans le cas du *St. Patrick*. Au moment de l'accident, ce navire était amarré au quai à son endroit de mouillage ; le *France* a éprouvé le sien dans un chenal large de 1,000 pieds, tandis que le *Thames* est venu en collision à 30 milles du havre où le chenal est de grande largeur et le courant d'une rapidité d'environ trois milles à l'heure.

Le montant du tonnage à ce port s'est élevé cette année à 398,800 contre 353,621 augmentation de 12 par cent ; mais cette augmentation comprend les steamers dont il y en a eu dans le port en un seul jour pas moins de 12, et je suis heureux de voir que le maître du havre annonce que pas un seul navire a été retenu par manque d'endroit de mouillage.

Soumettant le tout à votre considération.

J'ai etc.

A. G. NISH,

Ingénieur des Commissaires du havre.

H. H. WHITNEY,

Secrétaire des Commissaires du havre
de Montréal.

MONSIEUR, — J'ai l'honneur de vous soumettre mon rapport annuel pour 1872, avec les tableaux comparatifs qui l'accompagnent, lesquels donnent les dates de l'ouverture et de la clôture de la navigation, du premier arrivage de la mer et du dernier navire qui est parti pour la mer, du nombre de bâtiments, leur tonnage, etc. du nombre d'embarcations de rivière leur tonnage. etc., qui ont visité le port les six dernières années, ainsi qu'une liste de la classification des navires, leur tonnage, etc., et celle des noms des steamships et du nombre de voyages que chacun a faits pendant la dernière saison.

Quand l'année commença, le fleuve était pris et la glace assez solide pour permettre aux attelages de la traverser en tous sens. L'eau dans le port était alors 11 $\frac{9}{12}$ pieds au-dessus du niveau d'été ; depuis cette date elle a baissé graduellement jusqu'au 7 mars époque à laquelle elle a atteint son niveau le plus bas, 7 $\frac{1}{2}$ pieds au-dessus du niveau d'été. Alors elle

commença à monter de nouveau. Le 18 avril, était de 9½ pieds au-dessus du niveau d'été, quand la première débacle eut lieu, en face de la ville; depuis cette date, la glace continua à descendre lentement. Le 23 le havre et le fleuve vis-à-vis la ville, étaient libre jusqu'au Pont Victoria; alors l'eau commença à baisser rapidement. Le 28 avril, le sommet des quais étaient visibles; le 29, le fleuve était libre jusqu'à la Longue Pointe, et tous les bâtiments qui avaient été pris dans la glace, à l'automne de 1871, et obligés d'hiverner dans le havre et à Hochelaga, échappaient sans avoir éprouvé de dommage.

Le 1er mai, les navires qui avaient hiverné à Boucherville arrivèrent dans le port; le 2 mai deux steamers arrivèrent de Sorel, et le 15 mai le *SS. Scandinavian* arriva de Liverpool. Il avait été retenu à Québec cinq ou six jours par les glaces; depuis cette époque la flotte du printemps commença à faire son entrée dans le port, et à la fin du mois, il était rempli de bâtiments de toute sorte; les affaires y étaient animées et elle se sont continuées toute la saison, à part un court intervalle entre la fin de septembre et le commencement d'octobre.

Vous verrez par les tableaux ci-annexés que le commerce du port a très augmenté dans l'espace des six dernières années, et que les navires qui visitent maintenant Montréal sont d'un tonnage beaucoup plus fort que ceux qui venaient dans le port il y a quelques années, et par conséquent d'un plus grand tirant d'eau. Trouver des endroits de mouillage convenables en tous temps à l'arrivée de ces gros navires, qui sont généralement d'une grande longueur et d'un fort tirant d'eau, c'est un devoir très difficile; les maîtres et les patrons s'attendent à ce qu'ils aient un endroit de mouillage à leur arrivée; et lorsqu'on peut leur en procurer et que le navire a le quai libre pour y décharger sa cargaison, généralement il ne reste dans le port pas plus de 5 à 10 jours.

Si les importateurs enlevaient leurs marchandises à leur débarquement de manière que le mouillage fut prêt, au départ du navire, pour un autre bâtiment, cela donnerait beaucoup plus de place dans le havre, mais règle générale, ils ne suivent pas cette coutume, et la conséquence est qu'au départ d'un navire, après qu'il a opéré son déchargement et pris une autre cargaison, l'endroit de mouillage est parfaitement inutile quelquefois pour 8 à 10 jours.

Je recommanderais aux commissaires de mettre la loi en pleine vigueur, et d'insister pour que les importateurs enlèvent leurs marchandises, tel que spécifié dans le 31ème article des Règlements. Cependant il peut arriver des circonstances où les marchands ne peuvent enlever leur marchandises dans le temps qu'il le désireraient. Le Grand Tronc a enlevé des quais une grande quantité de marchandises durant la saison, mais il est arrivé que par manque de chars, il n'a pu transporter toutes les marchandises qu'il s'était engagé de transporter. L'épizootie qui s'est déclarée parmi les chevaux vers le 11 octobre, et a sévi presque jusqu'à la clôture de la navigation, a encore rendu plus difficile le transfert des marchandises, par la rareté des attelages. On a donné le temps nécessaire dans ces moments difficiles, et l'on a fait tout ce qui pouvait être fait dans les circonstances.

Le défaut d'espace pour les petits navires transportant de la houille de Québec et des États-Unis, s'est beaucoup fait sentir. La plus grande partie de la houille qui arrive est destinée à la partie ouest de la ville, et quand ces navires ne peuvent mouiller dans le haut du havre, ils vont opérer leur déchargement dans le canal, ce qui diminue beaucoup le revenu du havre.

Les vapeurs qui apportent de la houille des Provinces maritimes augmentent en nombre et en dimension; on a donné à quelques uns des mouillages spéciaux, avec permission de décharger la houille sur les quais, afin de leur permettre de faire autant de voyages que possible. Cette branche d'affaires qui va croissante demandera plus d'espace dans la partie supérieure du port.

L'exportation du bois de service prend aussi du développement, 66 navires, du tonnage de 30,685 tonneaux sont partis pour la rivière Plate, avec 23,721,753 pieds de bois, et six navires du tonnage réuni de 4,523 tonneaux, avec 3,115,628 pieds de bois à destination de Callao. Ce genre d'affaire demande beaucoup d'espace sur les quais; le bois arrive dans le port dans des barges, et il doit être mis en piles pour sécher avant d'être exporté.

Lorsque les quais en voie de construction à Hochelaga seront terminés, ils couvriront admirablement à cette branche d'affaires et soulageront beaucoup le haut du port.

Le fait que les steamers alimentant le marché ont été forcés d'accoster au quai Bonsecours, pour permettre à l'entrepreneur d'exécuter sans encombre des améliorations dans le Bassin du Marché, a contraint les barges à bois, à sable et à briques d'abandonner le Bassin Bonsecours pour le Bassin Militaire, où l'espace était très limité, et plusieurs ont éprouvé de grands inconvénients. Ce mouvement était alors nécessaire, et l'on a usé de toute l'indulgence possible à l'égard de ces bâtiments.

Je recommanderais de creuser et terminer le bassin militaire, de manière à permettre le mouillage du navire du plus fort tonnage qui viennent dans le port. Cette amélioration prolongerait le quai de 1,400 pieds en droite ligne et lui donnerait un vaste espace pour la circulation à proximité de la ligne du Grand-Tronc dont les chars circulent aussi près que possible du bassin. Il n'y a pas de courant dans le bassin, et les gros navires pourraient en aucun temps y mouvoir sans difficulté ou beaucoup de retard. Les élévateurs et les barges à grain pourraient y fonctionner aussi en aucun temps (excepté durant les pluies), et ce serait sans doute, le meilleur bassin du port pour les navires d'un fort tonnage ayant à bord une cargaison générale.

On a fait, cette saison, à l'intérieur de la jetée de Victoria, du draguage, qui a été d'un grand secours et m'a permis de faire mouiller plusieurs gros navires à cet endroit où ils ont déchargé et rechargé entièrement.

Je recommanderais de commencer le draguage autour de cette jetée le plutôt possible au printemps, et de rendre le chenal aussi profond qu'on le pourrait; lorsque toutes les obstructions seraient enlevées et les travaux terminés, les navires du plus fort tonnage pourraient en approcher et s'en éloigner sans difficulté; et ce serait sans contredit la meilleure jetée du port de Montréal.

Tous les bassins du port dans lesquels mouillent les bâtiments de mer demandent à être nettoyés et nivelés; ils sont maintenant très inégaux, ce qui cause souvent beaucoup de trouble et de retard et partant de dépense.

La compagnie du chemin de fer le Grand Tronc a prolongé sa ligne depuis le quai Richelieu jusqu'à l'extrémité inférieure du quais des commissaires de bonne heure au printemps, et elle a transporté de cet endroit une grande quantité de rails et autres effets pesants, mais le manque de chars, parfois, a causé beaucoup d'inconvénients aux commerçants de bois de cette partie du port.

L'eau s'est tenue extraordinairement haute dans le havre toute la saison, à l'exception de quelques jours dans la première semaine de septembre où elle est descendue six pouces plus bas que le niveau d'été. Le 18 octobre, elle était un pied au-dessus du niveau d'été à la clôture de la navigation elle était revenue à six pouces plus bas, ou à 19½ pieds dans le chenal.

Comme le havre s'est considérablement étendu et le commerce beaucoup développé depuis mon entrée en fonctions, je vous informe respectueusement que je trouve impossible d'accomplir promptement tous les devoirs de ma charge, et pour faciliter les affaires et satisfaire les besoins des personnes intéressées dans le commerce du port, j'aurais besoin de quelque assistance.

En soumettant le rapport précédent pour l'information et l'examen des commissaires du du havre,

J'ai l'honneur d'être,

Votre obéissant et humble serviteur,

A. M. RUDOLF,

Maître du havre.

Bureau du havre,

Montréal, 28 janvier 1873.

PORT DE MONTREAL.

Nombre de voyages faits par les steamships, en 1873.

<i>Liverpool.</i>	Voyages.	<i>Ports d'en bas.—(Suite.)</i>	Voyages.
Scandinavian	5	Wolf	2
Nestorian	5	Tigress	1
Hibernian	4	Gaspé	1
Prussian	4		
Germany	4	<i>De passage.</i>	
Caspian	4	Nile	2
Manitoban	4	Horse Guards	1
Corinthian	4	Lady Lycett	2
North American	3	Redewater	1
Austrian	3	Cambrian	1
Sarmatian	2	Harold	1
Moravian	2	South Tyne	2
Peruvian	2	Ranger	1
France	1	Tiber	1
Polynesian	1	Strathtay	2
		Athol	1
<i>Londres.</i>		Bengalese	1
Medway	4	Nyanza	2
Thames	4	John Middleton	1
Niger	4	Potomac	1
Emperor	3	Chesapeake	2
Scotland	3	Iceland	1
Shannon	2	Albanian	1
Hector	2	Midlothian	1
		Volante	1
<i>Glasgow.</i>		Woodham	1
St. Andrews	5	Akola	1
Sweden	5	Richmond	1
St. Patrick	4	St. George	1
St. David	4	Anstverat	1
Norway	1	Erl King	2
		Greenland	2
<i>Canada.</i>		George Cairns	1
Mississippi	4	Newbiggin	1
Memphis	2	Thistle	1
Vicksburg	1	Rydal Hal	1
St. Louis	1	Sir Francis	1
Lord Clive	1	Eothen	1
		Isaac Pennah	1
<i>Ports d'en bas.</i>		James Mary Church	1
Flamborough	9	Kingston	1
Alhambra	8	Harefield	1
Ida	8	Joseph Dodds	2
Margaretta Stevenson	7	Maharajah	1
Georgia	6	Devon	1
Commodore	5	Gravina	1
Viking	5	Columbo	1
Pictou	3	Aguila	1
Dione	3	Commander	1
		Severn	1
		Eagle	1
		Black Sea	1
		Delta	1
		Titian	1
		Arthur	1

(Signé.)

A. M. RUDOLF,
Maître du Havre.Bureau du Havre,
Montréal, 28 janvier 1873.

PORT DE MONTRÉAL.

ETAT COMPARATIF des dates de l'ouverture et de la fermeture de la navigation, de l'arrivée des premiers bâtiments venus de la mer et du départ des derniers bâtiments pour la mer, du tonnage, etc., des bâtiments de mer, dans les six dernières années.

Ouverture de la navigation.	Fermeture de la navigation.	Arrivée du premier bâtiment venu de la mer.	Départ du dernier bâtiment pour la mer.	No. de navires.	Tonnage.	Nombre le plus considérable de bâtiments présents à la fois dans le port.
1867 Avril 22.....	Décembre 6.....	Mai 4.....	Novembre 29.....	464	199,053	59—24 octobre.
1868 " 17.....	" 9.....	" 4.....	" 27.....	478	198,759	51—21 juin.
1869 " 25.....	" 6.....	Avril 30.....	" 24.....	557	253,863	61—4 novembre.
1870 " 18.....	" 18.....	" 22.....	" 27.....	680	316,846	62—20 juin.
1871 " 8.....	" 1.....	" 22.....	" 29.....	664	351,721	89—27 octobre.
1872 Mai 1.....	" 8.....	Mai 5.....	" 28.....	727	398,800	84—30 octobre.

ETAT COMPARATIF du nombre et du tonnage des bateaux de rivière, savoir : steamers, goëlettes, barges, etc., entrés dans le port dans les six dernières années.

No. de navires.	Tonnage.	Nombre le plus considérable de bateaux présents à la fois dans le port.
1867 5,248	744,477	244—31 octobre.
1868 5,822	746,927	297—23 juin.
1869 5,866	721,324	259—5 novembre.
1870 6,345	819,476	255—6 octobre.
1871 6,878	824,787	281—6 octobre.
1872 7,150	936,782	309—21 octobre.

(Signé.)
A. M. RUDOLF,
Maître du Havre.

Bureau du Havre,
Montréal, 28 janvier 1873.

PORT DE MONTRÉAL.

CLASSIFICATION et tonnage des navires océaniques qui sont entrés dans le havre pendant les six dernières années.

1867.	Tonnage.	1868.	Tonnage.
106 navires à vapeur	87,199	105 navires à vapeur	101,566
55 navires	47,463	41 navires	36,693
81 barques	39,883	75 barques	31,871
18 bricks	3,757	21 bricks	4,875
64 brigantins	9,273	49 brigantins	7,807
140 goëlettes	11,478	187 goëlettes	15,947
464	199,053	478	198,759
1869.	Tonnage.	1870.	Tonnage.
117 navires à vapeur	117,965	144 navires à vapeur	133,912
66 navires	64,484	78 navires	73,175
103 barques	45,710	157 barques	75,797
18 bricks	4,735	16 bricks	4,183
49 brigantins	9,243	62 brigantins	10,351
204 goëlettes	17,726	223 goëlettes	19,428
557	259,863	680	316,846
1871.	Tonnage.	1872.	Tonnage.
142 navires à vapeur	146,927	215 navires à vapeur	217,713
99 navires	92,502	67 navires	62,775
170 barques	82,363	182 barques	87,199
26 bricks	6,539	20 bricks	5,221
47 brigantins	7,839	68 brigantins	11,504
180 goëlettes	15,551	175 goëlettes	14,388
664	351,721	727	398,800

(Signé,)

A. M. RUDOLF,
Maître du Havre.

Bureau du Havre,
Montréal, 28 janvier 1873.

ANNEXE No. 26

REGLES ET REGLEMENTS POUR L'ADMINISTRATION DU HAVRE DE HALIFAX, NOUVELLE-ECOSSE, ET CELLE DU BUREAU DU MAITRE DE HAVRE.

RÈGLE I.—Il sera du devoir du Maître de Havre du dit port, en personne ou par son assistant dûment autorisé, d'aller à bord de chaque navire ou bâtiment de cinquante tonneaux (tonnage enregistré) et plus qui arriveront dans le port de Halifax, dans les douze heures qui suivront l'arrivée de ce bâtiment ou navire, pour voir à ce qu'il soit mouillé de la manière ou dans la position qui lui sera assignée par les règlements suivants. Et il sera loisible au dit maître de havre de demander et recevoir, comme compensation pour ses services (excepté les navires appartenant à ou employés par Sa Majesté et le Gouvernement du Canada, et les navires desservant le commerce entre les ports du Canada, ainsi que ceux faisant le commerce de poisson) un honoraire d'après le tarif suivant et en vertu des restrictions mentionnées dans l'acte 35 Vict., chap. 42, intitulé; "Acte concernant la nomination d'un maître de havre pour le port de Halifax."

Le Maître de Havre devra aller à bord des navires qui arrivent et demander des honoraires

Navires exempts du paiement des honoraires.

Tarif des honoraires.

Pour tout navire de 200 tonneaux ou au-dessus (tonnage enregistré)	\$1.00	Honoraires.
Pour tout navire de plus de 200 tonneaux, mais de pas plus de 300 tonneaux (tonnage enregistré).....	2.00	
Pour tout navire de plus de 300 tonneaux, mais pas plus de 400 tonneaux (tonnage enregistré)	3.00	
Pour tout navire de plus de 400 tonneaux	4.00	

RÈGLE II.—Si un désaccord s'élève entre les capitaines, propriétaires ou autres personnes employées à hâler les bâtiments ou navires dans ou hors des bassins ou quais, il sera du devoir du maître de havre, s'il en est requis, de donner à ce sujet tels ordres qu'il jugera à propos; et tous les capitaines, pilotes ou autres personnes ayant la charge ou le commandement de ces bâtiments ou navires devront se conformer aux ordres du dit maître de havre ou de son assistant.

Les personnes ayant charge des navires dans le bassin, etc., devront se conformer aux ordres du Maître de Havre.

RÈGLE III.—Si un bâtiment ou navire qui arrive et jette l'ancre, ou qui est mouillé ou attaché à un quai ou à des navires, dans le dit havre, est ainsi mouillé ou placé de manière à effrayer des dangers aux autres bâtiments et navires déjà à l'ancre dans le dit havre, ou mouillés ou attachés comme susdit, le dit maître de havre ou son assistant est par la présente autorisé et requis d'ordonner de suite que la position de ce bâtiment ou navire qui arrive, est ancré, mouillé ou attaché comme susdit, soit changée de manière à éloigner tout danger; et le capitaine, pilote ou autre personne ayant charge de ce bâtiment ou navire devra se conformer aux ordres et instructions du dit maître de havre ou de son assistant à cet égard.

Navires ancrés d'une manière dangereuse.

Le Maître de Havre devra ordonner un changement.

RÈGLE IV. Il sera du devoir du maître de havre de voir à ce qu'un passage soit laissé libre par les bateaux-passeurs entre la cité et Dartmouth, et qu'un espace de deux cent brasses vers l'Est depuis la ligne des quais (à partir du quai de Morin jusqu'à celui de l'Ouest) soit réservé au passage des steamers de la malle.

Passage pour les bateaux passeurs et les steamers de la malle.

RÈGLE V.—Les steamers qui entrent dans le havre de Halifax ou en partent (excepté ceux de Sa Majesté et du Gouvernement du Canada) ne devront pas marcher plus qu'à la moitié de leur vitesse ordinaire.

Les navires en dedans de l'île George devront aller à demie vitesse

Navires dont l'équipage est insuffisant.

RÈGLE VI.—Quand il arrivera qu'un bâtiment ou navire manquera d'hommes de sorte qu'il ne pourra pas changer de place quand il en recevra l'ordre en vertu des dispositions de cet acte, il sera et pourra être loisible au maître de havre d'employer un nombre d'hommes suffisant pour effectuer ce déplacement, et de changer ou d'aider à changer ce navire ainsi que requis ou nécessaire, et ce aux frais du dit navire.

Charbon, lest retombant dans le havre.

RÈGLE VII.—Tous les bâtiments ou navires chargeant ou déchargeant du charbon, du lest ou d'autres matières semblables, devront faire placer une pièce suffisante toilée ou de prélat goudronné de manière à empêcher des parcelles de ces matières dans le havre.

Voilures du grand foc, baux déployés.

RÈGLE VIII.—Quand le maître de havre trouvera aux quais des bâtiments ou navires déployant leur grand foc ou baux de manière à incommoder les autres, il sera du devoir du dit maître de havre d'ordonner de les faire baisser, et en cas de refus de se conformer à cet ordre, les accidents qui arriveront seront au risque des contrevenants.

Gardien de bâtiment.

RÈGLE IX.—Aucun navire ne devra être laissé sans avoir une personne pour en prendre soin, le jour et la nuit, quand il est à l'ancre dans le chenal.

Lumières.

RÈGLE X.—Les navires à l'ancre dans le havre devraient avoir une lumière vive et brillante, à au moins six pieds sur le dernier pont supérieur, depuis le coucher du soleil jusqu'à son lever.

Objet pour lequel les câbles doivent être serrés.

RÈGLE XI.—Les navires mouillés dans le chenal ne doivent pas être amarrés aux quais ou au rivage par des câbles de hâlage, des câblots ou autres amarres, mais ces câbles ne doivent être tendus que pour les hâler dans ou hors du port.

Foin et paille.

RÈGLE XII.—Les bâtiments ou navires venant aux cales ou quais de la dite cité, chargés ou en partie chargés de foin ou de paille, ne devront pas avoir de feu à leur bord.

Déchargement du lest, etc., dans le havre

RÈGLE XIII.—Le lest, la pierre, le gravier, la terre ou les rebuts quelconques ne devront être déchargés, jetés ou vidés des, ou jetés par-dessus bord des vaisseaux ou navires dans le havre de Halifax ou à l'entrée de ce havre, excepté dans les endroits désignés pour cette fin par le maître de havre.

Lest, etc., déposé sur le rivage.

RÈGLE XIV.—Le lest, la pierre, le gravier, la terre ou des rebuts quelconques ne devront être déchargés, jetés ou déposés, soit des navires, bâtiments, bateaux plats ou autres embarcations de ce genre, ou de toute autre manière, ou par aucune personne, d'aucune partie de la plage ou rivage de la cité, dans aucune partie du havre ou sur sa plage ou rive, soit au-dessous de l'étiage, ou entre, la marque des eaux hautes et basses.

Matières explosibles.

RÈGLE XV.—Aucunes matières explosibles, telles que la nitro-glycerine, ou ses composés, ou le pétrole, ne devront être débarquées sans permission dans la cité de Halifax, mais elles pourront être débarquées en quantités qui seront spécifiées par écrit par le maître de havre.

Les navires arrivant avec de la poudre à canon devront la décharger dans les 48 heures et avant d'accoster au quai, etc.

RÈGLE XVI.—Si un bâtiment ou navire arrivant et entrant dans le havre de la dite cité (excepté ceux appartenant à ou employés par Sa Majesté et le gouvernement du Canada) avait à son bord de la poudre à canon dont la quantité excéderait vingt-cinq livres, cette poudre excédant cette quantité devra être déchargée et débarquée de ce bâtiment ou navire dans les quarante-huit heures de son arrivée, et avant que le dit bâtiment ou navire n'ait accosté à une jetée ou à un quai de la dite cité, et quand cette poudre aura été déchargée d'un bâtiment ou navire dans le dit havre, elle devra être transportée dans une ou des chaloupes, en un lieu sûr pour le dépôt de la poudre, en dehors des limites de la dite cité, et pendant le transport, elle devra être couverte d'un prélat goudronné ou autre couverture offrant la même sûreté.

La poudre déchargée devra être parfaitement couverte durant le transport.

Les navires recevant de la poudre devront être au large.

RÈGLE XVII.—Aucune poudre à canon ne devra être prise ou reçue à bord d'un bâtiment ou navire devant prendre la mer (excepté ceux appartenant à ou employés par Sa Majesté et le gouvernement du Canada) tant que ce bâtiment ou navire sera et restera à une jetée ou quai dans la dite cité, ou tant que

ce bâtiment ou navire n'aura pas acquitté ses droits de douanes ou ne sera pas prêt à prendre la mer, excepté avec la connaissance et la sanction du maître de havre; dans ce cas, aussitôt que la poudre aura été embarquée à bord, le navire devra prendre le large (le vent et le temps le permettant) et quand on voudra transporter de la poudre à bord d'un bâtiment ou navire mouillée dans le dit havre, elle devra être transportée par eau à ce bâtiment ou navire, et durant le transport cette poudre devra être recouverte en la manière plus haut mentionnée.

La poudre devra être soigneusement recouverte pendant son transport aux navires.

RÈGLE XVIII. -- Il sera du devoir du dit maître de havre ou de son assistant de veiller à ce que toutes les dispositions de l'Acte 30 Vict., chap. 42, intitulé: "Acte concernant la nomination d'un maître de havre pour le port de Halifax," et les Règles et Règlements calqués sur cet acte, ainsi que tous les statuts dûment autorisés relatifs au dit port de Halifax, soient dûment observés et si le dit maître de havre ou le dit assistant-maître de havre néglige ou refuse en aucun temps de remplir aucun des devoirs dévolus à l'emploi de maître de havre, par et en vertu de l'acte précité, il sera pour chaque négligence ou refus, passible d'être destitué de son emploi par ordre du Gouverneur-Général en Conseil.

Maître de havre négligeant ou refusant de remplir ses devoirs.

ANNEXE No. 27.

ÉTAT des perceptions et dépenses pour l'amélioration de bouées, faites aux ports ci-dessous où des droits de tonnage ont été établis par proclamation, pour l'année fiscale expirée le 30 juin 1872.

RECETTES.	No. de navires.	Tonnage.	Montant.	Montant.
<i>Québec.</i>				
Havre aux Maisons	17	669	66 90	
Amherst	48	2,196	219 60	
Gaspé	6	261	26 10	
	71	3,126		312 60
<i>Nouveau-Brunswick.</i>				
Bathurst	49	7,703	770 30	
Richibouctou	68	11,738	1,173 80	
	117	19,441		1,944 10
Total perçu				2,256 70
DEPENSES.				
Pour améliorations de havres pendant l'année expirée le 30 juin 1872 :—				
Richibouctou			2,000 00	
Amherst, îles de la Madeleine			2,427 68	
Gaspé			792 20	
				5,219 88

WM. SMITH,

Député du ministre de la Marine et des Pêcheries.

DÉPARTEMENT DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES,
OTTAWA, 1er janvier 1873.

ANNEXE

STATISTIQUE des naufrages et accidents de bâtiments de mer, depuis le 1er le département de la

Nom du bâtiment.	Espèce.	Port d'enregistrement.	Tonnage	Provenance et destination.
Almira.....	Navire	St. Jean, N. B.	1019	Brunswick, Georgia à Liverpool.....
Alerte.....	do	Yarmouth, N. E.	480	Cardiff à Cienfugos.....
Annie.....	Barque	St. Jean, N. B.	158	St. Jean à Matanzas.....
Alva.....	Brigantin	Yarmouth, N. E.	672	Leith à Boston.....
Annie M. Cann.....	Barque	Yarmouth, N. E.	699	St. Jean, N. B. à Liverpool.....
Alumina.....	do	Liverpool	124	do à Boston.....
Alice T.....	Goëlette	St. Jean, N. B.	107	Pictou à Montréal.....
Aggie Davison.....	do	Miramichi, N. B.	107	Plymouth à Québec.....
Adalia.....	Steamer	Londres	958	Toulon à Québec.....
Argo.....	Barque	Toulon	740	
Adriatic.....	do	Miramichi, N. B.	748	Leith à Québec.....
Agda.....	do	Suède	600	Montréal à Hull.....
Alfredo.....	do	Portugal	226	Setnval à Québec.....
Atlas.....	Navire	Gottenberg	666	Québec à Londres.....
Albacore.....	Barque	Liverpool, N. E.	246	New-York à Kingston, Jamaïque.....
Algonquin.....	Navire	Maitland, N. E.	1234	Newcastle à Molendo.....
A. D. Widden.....	do	do	138	Kent à Portland.....
Abby Ryerson.....	Brigantin	Yarmouth, N. E.	1146	Anvers à Savannah.....
Agenora.....	Navire	Saint Jean, N. B.	398	Boucotoche à Liverpool.....
Auxiliar.....	Barque	Falmouth	384	Québec à Hayle.....
Anna Maria.....	Goëlette	Parrsboro, N. E.		Sydney à Arichat.....
Amanda Jane.....	Brigantin	Halifax, N. E.	182	Greenock à Halifax.....
Berwick.....	Barque	Windsor, N. E.	544	Aspinwall à Cienfugos.....
B. Rogers.....	do	Dublin	376	
Bidwell.....	do	Yarmouth, N. E.	493	Philadelphie à Anvers.....
Boys.....	Goëlette	American	67	Marble head à Sealing banks.....
Bonetta.....	do	Windsor, N. E.	118	Walton à Newhaven.....
Brittannia.....	do	Arichat, C. B.	138	Loading Coals à Cowbay.....
Boudern.....	Brick	Etranger		Georgetown à l'Angleterre.....
Branch.....	Brigantin	Liverpool, N. E.	195	New York à Halifax.....
Carry.....	Goëlette	Yarmouth, N. E.	68	Maitland à Boston.....
Cornelia.....	Barque			Grimsby à Québec.....
Caspian.....	Steamer		881	Liverpool à Québec.....
Cordelia.....	Navire	Windsor, N. E.	716	Québec à Grangemouth.....
Cameo.....	Barque	Grangemouth	25	Charlottetown au Cap Ouest.....
Clarinda.....	Goëlette	Ile du P. E.	1268	Cardiff à Calbo.....
Cleora.....	Navire	St. Jean, N. B.		
Choice.....	Brigantin	do	183	Dublin à St. Jean, N. B.....
Charlotte.....	do	Arichat	172	Halifax à Sydney.....
Chance.....	Goëlette	Jersey	134	Jersey à Gaspé.....
Cyclone.....	do	St. Jean, N. B.	90	St. Jean à Boston.....
Charlie Wood.....	Barque	do	324	Sackville, N. B. à Queenstown.....
Commander.....	Nav. à vap.	Newcastle	1160	Québec à Queenstown.....
City of Manchester.....	Navire	Québec	1115	Québec à l'Angleterre.....
Champion.....	Brigantin	Lunenburg	146	Halifax à Porto Rico.....
Dacian.....	Steamer	Glasgow	667	Clambay.....
Dominion.....	Brick	American	130	Pictou à Pembroke.....
Defender.....	Barque	Shields Sud	336	Shields Sud, à St. Jean, N. B.....
Dove.....	Goëlette	St. Jean, N. B.	33	St. Jean, N. B., à Campobello.....
Dundee.....	Brigantin	Yarmouth, N. E.	126	Charlottetown à Boston.....
Edward.....	Barque	Maitland, N. E.	575	Halifax à New-York.....
Emma.....	Goëlette	St. Jean, N. B.	121	St. Jean à Newhaven.....
Erama.....	do	Lunenburg, N. E.	93	Lunenburg à Antigua.....

No. 28.

Janvier 1872, jusqu'au 1er janvier 1873, compilée sur les rapports reçus par marine et des pêcheries.

Jour de l'accident.	Lieu de l'accident.	Nature de l'accident.	Cause de l'accident.	Pertes de vies.	Montant des pertes et remarques.
Mars 6	Supposé avoir sombré en mer..			Toutes	Totale, \$24,500.
	Halifax.....				
Fév. 21	San Felipe, Cuba.....	Echoué	Fort courant	Aucune	Totale, \$52,000.
Mars 27	Long. 24° N., Lat. 62° O.....	Abandonné	Gros temps	do	do \$8,026.
Mai 3	Lat. 43° 20', Long. 53° 30'.....	do	do	do	do \$41,200.
Mai 5	Au nord du havre de St. Jean.....	Echoué	Accident	do	Partielle, \$10,000.
Jan. 20	10 milles au nord de l'île Brien.	Engagé dans			
		Peau	Gros temps	do	do \$6,000.
Jun 17	Havre de Québec.....	Collision	Abordage	do	do \$400.
„ 25	Côté nord de l'île St. Paul.....	Echoué	Brume	do	Totale, \$150,000.
Août 31	Entre Caribou et l'île aux Enfants.	Sombré	Attraction du compas.	Huit	do \$32,000.
„ 9	Ile au Basque.....	Collision	Brume	Aucune	Partielle, \$1,400.
Oct. 2	Pointe S. O. d'Anticosti.....	Echoué	Gros temps	do	Totale, \$1,800.
„ 14	Pointe St. Valier.....	do	Erreur de jugement	do	do \$8,600.
Nov. 8	Baie Sandy.....	do	Gros temps	do	do \$15,000.
„	do	do	do	do	do \$5,000.
„	En mer.....	Sombré		Aucune	do \$30,000.
Nov. 30	Près de la riv. aux Pommes com- tées Cum. Vis-à-vis l'île Tybee..	Echoué	Gros temps	Quatre	do \$2,500.
„ 25	do	do	Erreur de jugement	Aucune	Domma. lég. \$1000
Déc. 1	Côté N. O. de l'île Grindstone.	do	Courants inconnus.	do	Totale, \$17,000.
Nov. 8	Cap Jack, détroit de Canso.....	Pert. de ses an- cres et chaînes.	Gros temps	do	Partielle, \$1,000.
„	Près de la Pointe Aconie.....				
Avril 1	Rivière Amazone.....	Echoué	Gros temps	Aucune	Partielle.
Avril 27	Récif de Quinte Suano.....	Echoué	Pas connue	Aucune	Totale, \$11,000.
Août 16	Havre de Newport.....	Collision	Abord. et sombré.	do	do \$12,000.
Mars 19	Lat. 37° 31' N., Long. 59° 59' O.	Abandonné	Gros temps	do	do \$36,000.
Mai 20	Côté sud de l'île au Sable.....	Echoué	Brume	do	do \$4,000.
Oc. 21 71	Bunkers Ledge.....	do	Gros temps	do	do \$4,150.
Déc. 14	do	do	do	do	do \$3,000.
„ 29	Île Toumure.....	do	do	do	do
„ 28	Récif de Duncan.....	do	Gros temps	Aucune	do \$9,000.
Avril 26	Mont Désert.....	Chaviré	do	do	Totale, \$5,900.
Mai 15	Près de St. Paul.....				Partielle.
„	Belle île, Golfe St. Laurent.....				do
Août 10	Île Scattarie, E. S. E.....	Echoué	Courants inconnus	Aucune	Totale, \$18,000.
Nov. 4	St. Jean Port Joli.....	Collision	Défoncé	do	Partielle, \$240.
„ 10	Île aux Goélands.....	Echoué	Gros temps	do	do \$500.
„	On n'en a jamais entendu parler depuis le jour de son départ en nov. 1871. Perdu en mer.....				Totale, \$65,000.
Nov. 25	Pointe Winning, Cap Breton.....	Perdu en mer.	Gros temps	Aucune	do \$3,000.
Mai 14	Golfe St. Laurent.....	Sombré	Par la glace.	do	do
Déc. 19	Cow Ledge.....	Echoué	Gros temps	do	Partielle, \$850.
„ 20	Anse aux Goélettes, Campobello	do	do	do	Totale, 2,500.
Nov.	Supposé avoir sombré vis-à-vis Sydney.....				Toutes
„ 30	En mer.....	Abandonné	Engagé dans l'eau.	Aucune	do \$2,500.
„ 4	Sambro.....	Pert. de ses esp.	Gros temps	do	Partielle, \$1,600.
Août 17	Île Beal.....	Echoué	Pas connue	Aucune	Totale, \$7,000.
„ 31	Île Grindstone.....	do	Gros temps	do	do \$6,000.
Nov. 30	Plage de Saunders.....	do	do	do	do \$800.
Déc. 10	Détroit de Yarmouth.....	do	Cassé ses chaînes.	do	Partielle, \$1,800.
Août 30	New York.....	Feu	Pas connue	Aucune	Totale, \$12,000.
Fév. 4	Bord de l'île Verte.....	Echoué	Drag. des ancres.	do	Partielle, \$4,190.
Mars 3	Lat. 38° 10', Long. 63° 10'.....	Chaviré	Gros temps	Une	do \$5,200.

STATISTIQUE des naufrages et accidents de bâtiments de mer

Nom du navire.	Espèces.	Port d'enregistrement.	Tonnage.	Provenance et destination.
Ethel.....	Brigantin	St. Jean, N.B.	1600	Yarmouth, N.E. à Boston, E.-U.
Emperor.....	Steamer	Hartlepool Ouest.	1120	Liverpool à Montréal
Edith Emily.....	do	Yarmouth, N.B.	433	Yarmouth à Monte Video
Eugenia.....	Barque.	St. Jean, N.B.	297	Sydney, C.B. à St. Jean, N.B.
Europa.....	do	do	120	Pictou à St. Jean, N.B.
Ellen.....	Goëlette	Sunderland	428	Shields à Québec
Evadne.....	Navire	Plymouth	761	Nouvelle-Orléans à Liverpool
Elpida.....	Navire	P. Jean, N.B.	66	Sydney, C.B. à Charlottetown
E. B. Haws.....	Barque.	Ile St. E.	66	Yarmouth à Monte Video
Echo.....	Goëlette	Yarmouth	51	En voyage de commerce
Enigma.....	Barque	Liverpool, N.E.	625	Québec à Bristol
Eunice Dexter.....	Goëlette	Londres	598	Anvers à Philadelphie
Emperor.....	Barque.	do	1,045	New York à Londonderry
Frank Lovitt.....	Barque	Yarmouth, N.E.	2,429	Montréal à Liverpool
Forest Chief.....	Navire	Halifax, N.E.	258	Québec à Londres
France.....	Steamer	Liverpool	55	Gloucester à Port Hood
Formosa.....	Brick	Rostock	413	St. Jean à Brésil
Fanny R.....	Goëlette	Gloucester	134	Arichat à St. Jean
Francis Collins.....	Barque.	St. Jean, N.B.	461	Belfast à Québec
General Canrobert.....	Brigantin	Arichat, C.B.	1,030	Liverpool à Québec
Gracie.....	Barque	Américain	53	Inconnus
Golconda.....	Navire	Liverpool	318	Québec à Cork
Glad Tidings.....	Goëlette	Liverpool, N.E.	306	Cork à Richibouctou
Germania.....	Barque	Griefswald	1,243	Mejiloes à Hamburg
G. Palmer.....	do	St. Jean, N.B.	175	Portland à St. Jean, N.B.
Grace Sargeant.....	Navire	Yarmouth	729	Montréal à Limerick
Glendon.....	Goëlette	St. Jean, N.B.	131	Wilmington à Kingston
George Cairns.....	Steamer	Newcastle, Angleterre	641	Liverpool à Québec
Haidee.....	Brick	Shelburne, N.E.	909	Glasgow à Montréal
Highland Mary.....	Barque.	Yarmouth, N.E.	359	Québec à Hull
Horseguard.....	do	Leith	715	Liverpool à New York
Haleyon.....	do	Hull	45	Détroit de Canso à Halifax
Hector.....	do	St. Jean, N.B.	30	Sydney à Halifax
Helen Miranda.....	Goëlette	Américain	1,403	Prenant chargement
Henrietta.....	do	St. Jean, N.B.	108	Cheverie à Salem
Humber.....	Navire	Londres	283	Bordeaux à Québec
H. Havelock.....	Brigantin	Windsor, N.E.	70	Gloucester à Baie des Iles
Heron.....	Barque	Sunderland	1,533	Londres à Montréal
Hattie S. Clarke.....	Goëlette	Gloucester	260	St. Jean à Cuba
Hector.....	Steamer	Sunderland		
Harold.....	Brigantin	St. Jean, N.B.		

depuis le 1er janvier 1872, au 1er janvier 1873, etc.—Suite.

Date de l'accident.	Lieu de l'accident.	Nature de l'accident.	Cause de l'accident.	Perte de vies.	Montant des pertes et remarques.
Mai 28	Lat. 38° 10', Long. 63° 10'				
Rochers aux Phoques, Maine.	Echoué.	Port courant	Aucune	Totale, \$41,200.	
31 N. de la Pointe des Monts.	do	do	do	do \$45,000.	
31 Lat. 30° N., Long. 58° O.	Sombré.	Gros temps	do	do \$23,000.	
7 Ile Cross.	Echoué.	Chronomètre hors de service.	do	do \$7,100.	
30 Havre de St. Jean	do	Gros temps	do	Partielle.	
28 Golfe St. Laurent	Sombré.	Par la glace	do	Totale, \$8,500.	
7 Cap Cove, près de Gaspé	Echoué.	do	do	do	
13 Près de Bahahonda, Cuba	do	Pas connue.	Aucune	Partielle.	
19 Ile Cheticamp	do	Gros temps	do	do \$300.	
En mer	Abandonné	do	do	do	
16 Côtes du Labrador	Echoué.	do	do	Totale, \$3,500.	
27 Côté nord, ile St. Paul; brisé sur un rocher pendant une tempête de neige.			Seize	do	
17 Lat. 46° 30', Long. 41° 31'	Abandonné.	Faisant eau.	Aucune	Totale, \$13,200.	
Côte d'Irlande.	Echoué	Gros temps	do	do \$35,000.	
13 Près de Montréal	do	Pas connue.	do	Partielle.	
7 Baie Originole	do	Gros temps	do	do	
23 Côté oriental du havre de Port Houde.	do	Cassé ses chaînes.	do	do \$500.	
20 Lat. 33° 19' N., Long. 74° 38' O.	Abandonné.	Gros temps	do	Totale, \$29,503.	
19 Havre de Halifax	Echoué.	Drag. de la bouée.	Aucune	Partielle.	
9 Ile au Basqué, St. Laurent	Collision	Brume	do	do \$5,000.	
1 Vis-à-vis Cap Rae, Golfe St. Laurent.	Sombré.	Glace	do	Totale, \$30,000.	
15 Abandonné	do	do	do	do \$1,250.	
12 Route oblique sur les débris d'un steamer naufragé	Echoue.	Erreur de jugement	do	Partielle, \$3,600.— Le pilote a subi son procès et fut condamné par la Maison de la Trinité, Québec.	
Cap Nord, Ile du P. E.	do	do	do	do	
19 Lat. 47° N., Long. 81° 3' O.	Sombré.	Gros temps	Aucune	Totale, \$24,000.	
19 Tête orient. du havre Musquash	Echoué.	Brume	do	Partielle, \$7,200.	
4 30 milles E.N.E. phare de la Pointe d'en bas	Sombré.	Accident	Huit	Totale, \$14,580.	
21 Vis-à-vis Irraque	Echoué.	Gros temps	Aucune	Totale, \$3,900.	
do les Grands Bancs.	Abandonné.	do	do	do \$13,000.	
8 Lat. 48° N., Long. 60° 14' O.	Défoncé par la glace.	do	do	do	
28, 1871. Ile de la Madleine	Echoué par la glace.	do	do	Partielle.	
Aucun rapport.			Quatre	Totale, \$8,000.	
24 Entrée du détroit de Canso	Echoué.	Pas connue.	Douze	do \$20,000.	
20 Vis-à-vis l'île de White.	Collision	Mauvaise vigie.	Aucune	Partielle.	
30 Côté sud du quai de Reed.	Frappé sur le quai	Brume épaisse.	do	do	
30 Près du havre de Musquash	Echoué.	Gros temps	do	do \$800.	
26 Près de l'île St. Paul.	Sombré.	do	do	do \$400.	
15 Côté orient. du h. de P. Hood.	Echoué.	Par la glace	do	Totale, \$9,000.	
18 Lat. 48° 50' N., Long. 48° 20' O.		Erreur de jugement	do	Partielle, \$150.	
23 N.O. de Quoddy O	Perte de mâts, de voiles, etc	Gros temps.	do	do	
	Echoué.	Accident	do	Totale, \$10,000.	

STATISTIQUE des naufrages et accidents aux bâtiments de mer

Nom du navire.	Espèce.	Port d'enregistrement.	Tonnage.	Provenance et destination.
J. R. Amiro.....	Goëlette.	Yarmouth, N.E.	52	Boston à Yarmouth
James.....	Brigantin	Hawkesbury, N.E.	149	Halifax à Yarmouth
Juno.....	Brick.	Annapolis, N.E.	231	Boston à St. Jean, N.B.
John Byers.....	Brigantin	St. Jean, N.B.	169	Baltimore à Georgia
John Bunyan.....	Barque.	Glasgow	927	Glasgow à Québec
Jessie (Limerick).....	do	Limerick	742	Québec à Limerick
Jane.....	do	Hayle	449	Québec à Falmouth
Jessie (St. Jean).....	Goëlette.	St. Jean, N.B.	72	St. Jean, N.B., à Boston
Julia Clinch.....	do	St. André, N.B.	133	
John and Henry.....	do	Salacomb.	125	
John Bull.....	do	Arichat.	116	Lingan à Boston
Jessen.....	do	Luenburg	68	Halifax à Boston
Jeddo.....	do	St. Jean, N.B.	103	St. Jean
J. B. Duffus.....	Barque.	Yarmouth, N.E.	672	
Kensington.....	Barque.	Yarmouth, N.E.	828	Shields Sud à Philadelphie
Kate.....	Goëlette.	St. Jean, Terre-neuve	68	St. Jean, Terre-neuve à Québec
Lamartine.....	Goëlette.	Yarmouth	38	Yarmouth à St. Jean, N.B.
Louisiana.....	do	Québec	82	Montréal à Terre-neuve
Lake Huron.....	Navire.	Glasgow	820	Québec à Liverpool
Lady Westmoreland.....	Barque.	Newcastle	829	Newcastle à Québec
Lebanon.....	do	Shields Nord	717	Trois-Rivières à Greenock
Lizzie Troop.....	Brigantin	St. Jean, N.B.	207	Ile aux Turcs à Delaware
Lebanon.....	Barque.	Shields Nord	717	Trois-Rivières à Greenock
Lady Bird.....	Brigantin	Québec	150	Québec à Terre-neuve
Liverpool.....	Barque.	Grangemouth.	507	Québec à Troon
Lincoln.....	do	Shields Nord	1,182	Québec à Londres
Lake Constance.....	Navire	Glasgow	500	Montréal à Londres
Lottie C.....	Goëlette.	St. Jean, N.B.	63	St. George à la Jamaïque
Lord of the Isles.....	do	Halifax	80	St. Martin à Halifax
L. W. Eaton.....	Brigantin	Lunenburg, N.E.	141	Halifax à Montréal
Maggie A. Smith.....	Goëlette.	St. Jean, N.B.	72	St. Jean à Boston
May Flower.....	Brick	Halifax, N.E.	122	Boston à Halifax
Monitor.....	Goëlette.	Yarmouth, N.E.	105	Nevis à Yarmouth
Mary Leblanc.....	Brique	Port au Prince à Boston		
Maria.....	Goëlette.	Hawkesbury, N.E.	18	En voyage pour la pêche
Manitoba.....	Barque	Yarmouth, N.E.	698	New York à Breton Ferry
Mozart.....	do	Windsor, N.E.		Etats du Sud à Liverpool
Mary Lucy.....	Goëlette.	Halifax, N.E.	54	Baie Bonne, Terre-neuve, à l'île du Prince-Edouard
Maggie.....	Brique	do	263	New York à Santa Martha
Mineola.....	Brigantin	St. Jean, N.B.	233	Sydney, C.B. à St. Jean, N.B.
Maria Victoria.....	Goëlette.	Québec	97	Glasgow à Québec
Maria Atala.....	do	do		Cap Cove à Québec
Maggie P. S. Lord.....	Barque	Ile du Prince-Edouard	449	En charg. à Picton pour Aspinwall.
Mystic Tie.....	Goëlette.	St. André, N.B.	32	St. Jean, N.B. à St. Andrew, N.B.
Maria.....	Brigantin	Digby, N.E.	83	Freeport aux Barbades
Maria Adele.....	Goëlette.	Québec	87	Montréal à Richibouctou
M. B. Almon.....	Barge	Sydney, C.B.	388	En chargem. à la baie aux Vaches
Masonic.....	Brigantin.	St. Jean, N.B.	178	Dorchester, N.B. à Boston

depuis le 1er janvier 1872 jusqu'au 1er janvier 1873.—Suite.

Jour de l'accident.	Lieu de l'accident.	Nature de l'accident.	Cause de l'accident.	Pertes de vies.	Montant des pertes et remarques.
Avril 10	Près de Cove Ledge, N.E.	Echoué	Brume et courant	Aucune	Partielle.
do 11	Vis-à-vis Yarmouth	do	Entraîné à la côte.	do	Totale, \$6,200.
Juil. 17	Ile du Cygne	do			
Mai 5	Rives Bogue, Caroline du Nord	do	Gros temps	Aucune	do \$5,000.
Oct. 2	13 milles en aval de St. Anne des Monts	do	do	do	do \$13,200.
Nov. 8	Sandy Bay, Métis	Pert. des mâts, etc.	do	do	Partielle, \$1,600.
do 13	Rivière Blanche	Echoué	do	do	Totale, \$3,500.
Déc. 21, 1871.	Vis-à-vis le Cap Porpoise				
	Près de Rockland, Maine	Démâté	Gros temps	Aucune	Partielle.
Nov. 8	Cap Cove, près de Gaspé	Echoué	do	Six	Totale, \$3,900.
Déc. 13	Havre De Grut	do	do	Aucune	do \$3,500.
do 15	Havre Yarmouth	do	Méprise de chenal.	do	Partielle, \$150.
do 23	Hedge Fence	do	Gros temps	do	do
do 28			Incendie.		
Mars 20	2 mil. S. de la Pointe Ardmillan	Echoué	Gros temps	Aucune	Partielle, \$15,000
Oct. 28	Récif de l'île Rouge	do	Pas de renseign.	do	Totale, \$1,000.
Janv. 20	Falls Harbor, N.E.	Echoué	A chassé sur son an	Aucune	Totale, \$1,000.
Mai 16	V.-à-v. la bou. noire, St. Thomas	Collision	Faute de pilote sur un autre vais	do	Partielle, \$400.
do 7	1 mille de la pointe S. O. d'Anticosti	Echoué	Brume et courant.	do	Totale, \$23,000.
	Récif de l'île Blanche, St. Laurent	do	do		
Juil. 16	Bat. de Beauport, hav. de Québ.	do	Erreur de jugement	do	do \$14,000.
	On en a jamais entendu parler.	do	do		
Oct. 2	Anticosti, près de la riv. Pavillon	Echoué	Gros temps	Neuf	Totale, \$6,000.
Juin 11	Ile Bryon	do	Erreur de jugement	Aucune	do \$25,000.
Nov. 8	Ile au Basque	do	Gros temps	do	do
do 7	Perce's Rock	do	do	do	do
do 7	8 milles de la Pointe des Monts.	Sombré	Dér. de la cargais.	Une	Totale, \$75,000.
Déc. 2	Havre Basque	Echoué	do	Aucune	do
do 26	Ironbound Island	do	do	Trois	do \$3,000.
Oct. 27	Vis-à-vis le phare Loup Marin.	do	do	Aucune	Partielle, \$1,000.
Mars 6	40 milles est du Cap Cod	Abandonné	Voie d'eau	Aucune	Totale, \$2,807.
Avril 10	Ile aux Phoques	Echoué	Mép. du sif. d'al.	do	Partielle.
do 2	Vis-à-vis St. Martin	Voie d'eau	Voie d'eau	do	do \$5,800.
Mai 1	Ile Cassel				
Avril 20	12 m. S.S.E. du r. aux Oiseaux.	Ecrasé par les glaces		Aucune	Totale, \$560.
Janv. 31	Bucks Rock	Echoué	Mépr. sur le phare	Quatre	do \$30,000.
Mars 4				Aucune	do \$13,000.
Sept. 4	Cheticamp, Cap Breton	Echoué	Impropre à la mer.	do	do \$2,000.
	Santa Martha	Incendie	Pas de renseign.	do	do \$15,000.
	Inconnue; on en a jam. ent. par.		do	Toutes	do \$10,000.
Nov. 7	Rivière Blanche, St. Laurent.	Echoué	Gros temps	Aucune	Partielle.
do 7	Sandy Bay, Métis	do	do	do	do
do 7	Picton, N.E.	Incendie	Accident	do	Totale.
do 8	St. André, N.B.	Echoué	Gros temps	do	do \$12,000.
Août 14	Lat. 27 N, Lon. 58 O.	Eng. dans l'eau	do	do	do \$5,500.
	Vis-à-vis les îles de la Madeleine	Per. d'ancre et chaînes, etc.	do	do	Partielle, \$100.
Déc. 19	En mer	Echoué	do	do	Totale, \$10,000.
		Abandonné	do	do	do \$6,000.

STATISTIQUES des naufrages et accidents de bâtiments de mer

Nom du bâtiment.	Espèce.	Port d'enregistrement.	Tonnage.	Provenance et destination.
Mary Givan	Brigantin	Bridgetown, N.E.	170	Philadelphie à Boston
Magdala	Brick	St. Jean, N.B.	215	St. Jean, N.B. à la Havane
Mary	Goëlette	Halifax, N.E.		Halifax à Sydney
Marysville	do	St. Jean, N.B.	70	St. Jean, N.B. à Herring Gut
Napier	Brick	Sydney, C.B.	385	Sydney à Santiago
Norn	Barque	Pictou, N.E.	313	Boston à Pictou
Nina	do	Montrose	663	Leith à Québec
N. J. Miller	Brick	St. Jean, N.B.	115	
Nelson	Navire	St. André, N.B.	942	Liverpool à Québec
New Dominion	Goëlette	St. Jean, N.B.	70	Portland à St. Jean, N.B.
Nathaniel D. Carlisle	Barque	Pictou, N.E.	77	Montréal à Monte Video
Natolia	Navire	Shields Nord	1,075	Shields Nord à Québec
Oneida	Navire	Québec	1,154	Québec à Valparaiso
Omen	Barque	Laurock, Norvège	293	Halifax à Miramichi
Ocean Gem	do	Londres	324	Montréal à Londres
Oriental	do	Québec	450	Québec à Liverpool
P. Grant	Goëlette	Windsor, N.E.	140	Rockland à Halifax
Phoebe Ellen	Brigantin	do	181	St. Jean, N.B. à la Havane
Peri	Goëlette	Dartmouth	125	Gaspé à Jersey
Premier	Barque	Beaumaris	307	Québec à Holyhead
Princess Louise	Navire	St. Jean, N.B.	803	New York à Queenstown
Pioneer	Goëlette	Parrsboro, N.E.	100	Windsor à Portland
Princess Louise	do	Halifax	60	Sydney à Halifax
Pearl	do	do		Voyage de trafic
Queen	Barque	Anglais		
Ripple	Goëlette	Lunenburg, N.E.	62	Shelburne à Boston
Rival	do	St. Jean, N.B.	55	Goosecreek à St. Jean, N.B.
Rough Diamond	do	do	128	Newhaven à do
Russia	Barque	Sligo	349	Québec à Sligo
Restless	Goëlette	Dorchester	66	Eastport à les pêcheries
R. B. Pattison	do	St. Jean, N.B.	156	New York à St. Jean, N.B.
Rescue	do	Dartmouth	90	Loading au port Caledonia
Reward	do	Windsor, N.E.	104	Windsor à Portland
Royal Charter	Navire	Yarmouth, N.E.	1,248	Anvers à Montréal
Railway King	Barque	Charlottetown	799	Pictou à la Havane
Robert Foulton	Goëlette	St. Jean, N.B.	114	New York à Manzillo
Rhea Sylvia	Barque	Halifax, N.E.	360	New York à la Havane
Rainbow	do	do	581	Cardiff à Galveston
Sarah Sloane	Barque	St. Jean, N.B.	388	St. Jean, N.B. à la Havane
Stampede	do	do	306	do à Cardenas
Scotland	Brigantin	Barbades	139	Demerara à New York
Serial Star	Barque	Yarmouth, N.E.	610	Londres à Philadelphie
St. Andrew	do	St. Jean, N.B.	782	Newport à Québec
Sharon	Navire	do	1,143	Liverpool à New York
Sailor's Home	do	Londres	1,233	Sunderland à Québec
Star of the Sea	Goëlette	Québec		Cap Cove à do
Sunbeam	Navire	do	993	Londres à Savannah
Sea King	Goëlette	St. Jean, N.B.	160	New York à Halifax
Stella	Barque	Yarmouth, N.E.	484	Providence à Charlottetown
Summer	Brigantin	St. Jean, N.B.	308	St. Jean à Cardenas

depuis le 1er janvier 1872 au 1er janvier 1873, etc.—Suite.

Date de l'accident.	Lieu de l'accident.	Nature de l'accident.	Cause de l'accident.	Pertes de vies.	Montant des pertes et remarques.
Déc. 1	Pointe Nashawan	Echoué	Gros temps	Une	Totale, \$5,000
do	Havre de Yarmouth	do	A perdu le chenal	Aucune	Partielle, \$600
do	Arichat	do	Inconnue	do	do
do	Cap Anne, N.N.E., 2 milles	do	Gros temps	do	Partielle
Déc. 15	Lat. 40, Lon. 57	Abandonné	Gros temps	Une	Totale, \$7,000
Sept. 13	Côté sud du havre de l'île	Echoué	do	Aucune	Partielle
Mai 10	Jetée St. André, Rivière St. Laurent	do	Erreur de jugement	do	do \$2,400
do	do	Abandonné	do	do	Totale, \$4,000
do	do	Echoué	Le pilote est blâmé	Aucune	Partielle, \$3,200
do	do	do	Inconnue	do	do
do	do	do	Gros temps	do	Totale, \$42,000
do	do	do	N'ayant pas de contrôle	do	Partielle
Déc. 1	9 milles N. du Cap Ray	Echoué	Gros temps	do	Totale, \$40,000
Mai 22	Récif Tormentine	do	Err. dans la charte	do	Partielle
Nov. 25	Île Bic	do	Brisé ses chaînes	do	Totale, \$16,000
do	En mer	Eng. dans l'eau	Gros temps	do	do \$9,000
Mars 12	Cap Sable, E. 40 milles	Abandonné	do	Une	Totale, \$7,640
J'nov. 8	Anse Young, N.-E.	Echoué	do	Cinq	do \$9,159
Nov. 1	Fleuve St. Laurent	do	Glace	Une	do \$3,000
Sept. 14	Vis-à-vis Lévis, havre de Québec	do	Erreur de jugement	Aucune	Partielle, \$2,000
Oct. 10	Lat. 43.25 N., Lon. 40.18 O.	Incendie	Inconnue	do	Totale, \$45,000
Nov. 30	Croachville	Echoué	Gros temps	do	Partielle
do	Vis-à-vis du Cap Breton	Sombéré	do	do	Totale, \$2,000
Oct. 1	Sur les côtes du Labrador	do	do	do	do
Sept. 8	Cap Tormentine	Echoué	do	do	Totale
Mars 5	Plage de Skipnotic	Echoué	do	do	Totale, \$3,000
Jan. 7	Baie Ste. Croix	do	do	Quatre	do \$2,250
do	Plage de Hampton	do	Draguag. des ancres	Aucune	Partielle, \$3,500
do	7 1/2 m. N. de la Pte. S.O. d'Anticosti	do	Glace	Une	Totale, \$10,000
do	do	do	Brume et courant	Aucune	Partielle, \$525
do	do	do	Inconnue	Six	Totale, \$8,800
Nov. 1	Port Caledonia	Echoué	Brisé ses ancres	Aucune	Inconnue
do	do	do	Gros temps	Six	Totale, \$3,000
do	do	do	do	Aucune	Partielle
do	do	do	do	do	Totale, \$48,000
do	do	do	do	do	do \$7,000
do	do	do	do	do	do
do	do	do	do	do	Partielle
Mars 12	Tête Nord, Grand Manan	Echoué	do	Dix	Totale, \$15,958
Fév. 9	En mer	Eng. dans l'eau	do	Aucune	do \$10,681
Mars 27	do	Abandonné	do	do	do
do	do	Echoué	A court d'hommes	do	Partielle
do	do	do	Incurie du pilote	do	do \$3,500
do	do	do	Inconnue	do	Totale, \$70,000
do	do	do	Erreur de jugement	do	Partielle, \$3,300
do	do	do	Gros temps	do	do
do	do	do	Inconnue	do	do \$15,000
do	do	do	Gros temps	Huit	Totale, \$6,000
do	do	do	do	Aucune	do \$16,000
do	do	do	do	do	do \$18,500

STATISTIQUE des naufrages et accidents aux bâtiments de mer

Nom du Navire.	Espèce.	Port d'enregistrement.	Tonnage.	Provenance et destination.
Spring Bird	Goëlette	Parrsboro, N.-E.	93	Windsor à Eastport
Sword Fish	do	Miramichi, N.-B.	32	Pictou à Malpec
Stafford	Brick	Windsor, N.-E.	341	New-York à Salerno
Southern Belle	Barque	Yarmouth, N.-E.	590	Pillan à Sandswall
Sarah McLeod	do	Miramichi, N.-B.	796	Pictou à Havana
Saint Mary	Goëlette	Hawkesbury		
Silver Arrow	do	St. Pierre-Miquelon	25	Halifax à Margaree
Seaforth	Navire	Halifax, N.-E.	96	St. Pierre Miquelon à Baddeck
Sceptre	Goëlette	St. Stephen, N.-B.	1,103	Anvers à Yokohama
Seriote	do	Halifax	58	St. Jean à Portland
			88	Halifax à Demerara
Tadmor	Barque	Grangemouth	625	Grangemouth à Québec
Triton	Brick	Cardigan	256	Québec à Cardigan
Tropic Bird	Goëlette	St. Jean, N.-B.		New-York à St. Jean, N.-B.
Thames	Barque	Liverpool	426	Aberdeen à Richibouctou
Thomas Daley	Goëlette	Weymouth, N.-E.	46	Port Gilbert à Boston
Tempo	do	St. Jean, N.-B.		St. Jean, N.-B. à Boston
Topsey	do	Digby, N.-E.	80	Princeton à Annapolis
Viola	Goëlette	St. Jean, N.-B.	42	Wolfville à Boston
Vincent White	do	do	130	St. Jean, N.-B. à Cardenas
Vicksburg	Steamer	Liverpool	1,597	Liverpool à Montréal
Veritas	Barque	Belfast	394	Chargement à Matane pour Belfast
Volunteer	Goëlette			Windsor à Portland
Wasp	Barque	Québec	443	Montréal à Anvers
Wallace	Goëlette	Great Egg Harbor		
Wilfred	Brick	Yarmouth, N.-E.	96	Yarmouth à la Martinique
Warspirit	Navire	St. Jean, N.-B.	1,234	St. Jean, N.-B. à Liverpool
Watchmate	Brick	Clementsport, N.-E.	148	New-York à Exeter
William the Third	Goëlette	Antigonish	60	
Welcome Return	do	Halifax	42	St. Jean, Terre-neuve, à Halifax

DÉPARTEMENT DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES,
OTTAWA, 1er janvier 1873.

depuis le 1er janvier 1872, au 1er janvier 1873, etc.—Fin.

Jour de l'accident.	Lieu de l'accident.	Nature de l'accident.	Cause de l'accident.	Perte de vies.	Montant des pertes et remarques.
Nov. 30	Plage de Saunder	Echoué	Gros temps	Aucune	Partielle, \$450.
do 8	Golfe St. Laurent	Abandonné	do	do	do \$725.
Déc. 5	Salerno	Echoué	do	do	do
Nov. 13	Vis-à-vis Copenhague	Sombé	Tempête	do	Totale, \$20,000.
Déc. 20	Pointe Maruche, C.B.	Echoué	Gros temps	do	do \$22,794.
Nov. 9	Havre de Port Hood	do	Brisé ses amarres	do	Partielle, \$200.
Oct. 14	Pointe ouest de l'île Flint	do	Gros temps	do	Totale, \$1,600.
Mars	En mer	Sombé	Inconnue	Treize	do \$20,000.
Août 30	St. Jean, île, Maine	Echoué	Gros temps	Aucune	do \$1,000.
Sept.	Lat. 28° 36', Lon. 60°	Abandonné	do	do	do \$1,500.
Mai 5	Baie au Renard, Anticosti	Echoué	Par la glace	Aucune	Inconnu.
Nov. 7	Piliers	Collision	Erreur de jugem.	do	Partielle, \$40.
do 12	Whitehead	Echoué	Inconnue	do	do
do 3	Entrée du havre Richibouctou	do	do	do	do
Déc. 3	Près le havre Yarmouth	do	Gros temps	Une	Totale, \$1,600.
do 23	Campo Bello	do	do	Aucune	Partielle.
Nov. 8	V-à-v. la nouv. jetée, Port George	Sombé	do	do	Totale, \$400.
Janv. 26	Baie de Mispec	Echoué	Brisé sa chaîne	Une	Totale, \$1,560.
Août 9	Île aux Pommes	Echoué	Erreur de jugem.	Aucune	Partielle, \$240,000.
Oct. 4	Petit Matane	do	Gros temps	do	Totale, \$6,800.
Nov. 30	Baie Courtney	do	do	do	Partielle.
Nov. 5	Fleuve St. Laurent	Echoué	Temps froid et glac.	Dix	Totale, \$13,000.
Oct. 5		Collision			
do 8	St. Pierre, Martinique	Echoué	Gros temps	Aucune	Totale, \$8,000.
	En mer	Abandonné	Engagé dans l'eau	do	do \$2,400.
Oct. 31	Lat. 36° N., Lon. 65° O.	Incendie	Inconnue	Huit	do \$1,500.
Déc. 23	Leath House	Echoué	Gros temps	Deux	do \$1,200.
Oct. 16	Vis-à-vis Cap Nord	do	do	Aucune	do \$75,000.

WM. SMITH,

Député du Ministre de la Marine et des Pêcheries

ANNEXE

STATISTIQUE des naufrages et autres accidents survenus sur les lacs et les eaux de

Nom du bâtiment.	Espèce.	Port d'enregistrement.	Tonnage.	Provenance et destination.
Argyle	Propulseur	Ste. Catherine	270	Ste. Catherine à Toronto
Alpha	Goëlette	Brockville	60	Faisant le remorq. près de Toronto.
Advance	Remorqueur	Montréal	416	Collingwood à Duluth
Algoma	Steamer	do	416	Collingwood aux Mines Wellington.
Anne Sherwood	do	Américain	622	Buffalo à Chicago
Belle McPhie	do	Owen Sound	150	Fairhaven à Toronto
Bruno	Propulseur	Montréal	379	Hamilton à Montréal
Champion	Steamer	do	597	Montréal à Toronto
Cumberland	do	Port Robinson	629	Collingwood à Duluth
Chicora	do	Montréal	550	do do
D. R. Martin	Goëlette	do	do	En destination de Chicago
Dalhousie	Propulseur	Ste. Catherine	353	Kingston à Hamilton
Enterprise	do	do	600	Port Dalhousie à Kingston
Edward	Barque	Maitland	do	do do
Elliot	Barge	Américain	300	Saginaw à Buffalo
Exchange	Goëlette	Montréal	do	do do
E. W. Rothburn	do	Millpoint	264	Toronto à Oswego
Fenton	do	Wallaceburg	200	Cleyton Height à Dresden
Forester	Barge	Américain	350	Saginaw à Buffalo
General Grant	do	Saginaw	do	Détroit à Cleveland.
Hamlet	Goëlette	Américain	162	Chicago à Maskegon
Hercules	do	Hamilton	222	Kingston à Hamilton
Isabella	Remorqueur	Barrie	do	Oreilla à Athol
Indian	Brigantin	Ste. Catherine	366	Hamilton à Montréal
Jessie Scarth	Barque	Toronto	400	Chicago à Prescott
Jenny Mullin	Goëlette	Chicago	do	do do
James Scott	do	Canadien	60	Port Maitland à Port Stanley
John A. Macdonald	do	Toronto	326	Oswego à Toronto
J. C. Woodruff	do	Ste. Catherine	337	do do
John Ray	do	Hamilton	255	do do
Kingston	Steamer	Kingston	204	Brockville à Toronto
Lake Michigan	Propulseur	Hamilton	do	do do
Maggie	Goëlette	Montréal	160	Oswego à Hamilton
Mediator	do	Oswego	do	do do
Mary R. Robinson	Steamer	Chatham	247	Chicago à Collingwood
Martin	Barge	Kingston	do	do do
Milder	Bac	Américain	45	Toledo à l'île Pelée
Medbury	Goëlette	do	226	Kingston à Chicago
Mountaineer	do	Goderich	50	Collingwood à Owen Sound
Mary Ward	Propulseur	Wallaceburg	236	Montréal à Collingwood
Murray H. P.	Goëlette	Oakville	214	Toléro à Kingston
Nina	Propulseur	Ste. Catherine	do	Kingston à Toledo
N. B. Rothbern	Goëlette	Millpoint	188	Oswego à Toronto
North State	do	Chicago	214	Bearcreek à Cleveland
New Dominion	do	Port Rowan	253	Port Elgin à Montréal
Oddfellow	do	Toronto	83	Port Hope à Oswego
Ondion	do	Pictou	240	Cleveland à Kingston
Olive Branch	do	do	171	Toronto à Oswego
Prince of Wales	Barque	Ste. Catherine	407	Oswego à Toronto
Prince Alfred	Goëlette	Américain	296	Erie à Chicago
Richardson	do	Kingston	163	De Toronto.
Russia	Steamer	Chicago	1540	Chicago à Buffalo
Rapid	Goëlette	Montréal	261	Pigeon Bay à Buffalo
Star of the North	do	Chicago	do	do do
St. Helen	Steamer	Montréal	79	Belleville à Montréal.
Saginaw	Barge	Américain	420	Buffalo à Bay City

No. 29.

l'intérieur du Canada, depuis le 1er janvier 1872, jusqu'au 1er janvier 1873.

Jour de l'accident.	Lieu de l'accident.	Nature de l'accident.	Cause de l'accident.	Pertes de vies.	Montant des pertes et remarques.
Août 14.	Ile au Grenadier, L. O	Echoué.			
.....	3 milles Est d'Oswego	do	Gros temps	Aucune	Partiel, \$3,000
.....	12 milles Est de Toronto	do	Brume	do	do 2,200
Juin 22.	Passage Inlet.	do	Echouage	do	do 378
Sept. 23.	Bruce Mines	do	do	do	do 533
Oct. 14.	Récif Colchester	do	do	do	Totale, 8,293
Nov. 30.	Près de Toronto	Per. des es v. etc	Gros temps	do	Partielle, 150
Oct. 27.	Rapide Galop, Riv. St. Laurent.	Echoué	do	do	do
Juin 7.	Pointe Toronto	do	Brume	do	do 500
Nov. 29.	Ile Cleopatra, lac Supérieur	do	do	do	do
Juin 15.	Rivière Napédean	do	Pas de renseign.	do	do 1,562
Sept. 29.	Ile Manitou	Eng. dans l'eau			
do 27.	40 milles de Genesee	Incendié.	Accident	Aucune	Totale, 36,000
Mai 23.	Vis-à-vis de la P'te Sud de la Baie	Echoué	Brume	do	Partielle, 1,000
do 2.	Pointe Hunton	do	do	do	do
Sept. 18.	19 milles de Port Burwell, N. E. par E.	Sombré	Improp. à la mer.	Aucune	Totale, 8,250
do 30.	7 milles nord de Goderich	Echoué	Gros temps	do	Partielle.
Nov.	Près de l'île aux Serpents	do	do	do	do 300
Sept. 29.	Longue Pointe, lac Erié	do	do	do	do 1,100
do 18.	19 milles de Port Burwell, N. E. par E.	Sombré	Improp. à la mer.	do	Totale, 14,950
Oct. 26.	Vis-à-vis de la Pointe Pelée.	Echoué	Erreur de jug.	do	do 2,000
do 15.	Vis-à-vis Grandhaven	Collision	Gros temps	do	Partielle, 4,200
Nov. 6.	Pointe des 4 milles	do	Pas de renseign.	do	do 700
Sept. 2.	Près d'Oreilla	Incendié	Accident	do	do 6,000
Avril 30.	Près de Brockville	Echoué	Gros temps	do	do 100
Nov. 11.	Près de Wolf L., Riv. St. Laurent	do	Roch. d. lechenal	do	do 691
Mai 7.	Canal Wellan	Collision	do	do	do
Sept. 29.	Près du havre de Burwell.	Echoué	Gros temps	do	do 1,300
Nov. 17.	2 milles est de la Pointe Salée.	Sombré	Voie d'eau	do	Totale, 4,700
do 25.	Près de Toronto.	Echoué	Pas de renseign.	do	Partielle, 2,000
Juin 11.	Ile Lumber	do	Gros temps	do	do 1,000
do 11.	Ile Grenadier	Incendié	do	2	Totale, 75,000
Jul.	Batture de Gananogue	Echoué	Gros temps	Aucune	Partielle.
Mai 19.	Pointe Marigold	do	do	do	do 710
do 7.	Canal Wellan	Collision	do	do	do
Jul. 30.	O. N. O. 7 milles de Michigan	Incendié	Accident	do	Totale, 50,000
Août	Baie Alexandrie	Collision	do	do	Partielle.
Sept. 29.	Pointe aux Poissons, lac Erié	Echoué.	Gros temps	do	Totale, 500
Nov. 6.	Pointe des 4 milles.	Collision	do	do	do 9,700
Oct. 21.	Près de la Grosse Baie	Echoué.	Gros temps	do	do 300
Nov. 24.	Phare de Nottawasaga	do	Erreur de jug.	8	Partiel, 13,000
Sept. 18.	30 milles en bas de Niagara, L. O.	P. de ses esp. etc	Gros temps	Aucune	do 1,650
Oct.	Près de Kingston	Incendié.	do	do	Totale, 47,000
Nov.	Près de Toronto	Echoué.	do	do	Partielle, 500
Mai 9.	Little Ground	do	Erreur de jug.	do	do 2,000
do 22.	Ile aux Serp., près de Kingston.	do	Gros temps	do	do 272
Août 25.	20 milles vis-à-vis de la L. Pointe	do	do	do	do
do 31.	Longue Pointe	Sombré.	Voie d'eau	do	Totale, 11,000
Nov.	Près de Toronto	Echoué	Gros temps	do	Partielle, 200
Sept. 1.	6 mil. en bas du Port Dalhousie	do	do	Aucune	do 4,000
Nov. 20.	Pointe Pelée	do	Brume	do	do 2,375
Août 31.	Presqu'île	do	do	do	do
Déc. 6.	Pointe de la Barre Sud	do	do	do	do
Sept. 28.	Près de la Pointe Pelée	Echoué.	do	Aucune	Totale, 30,000
Mai 18.	Pointe Pelée	Chaviré	Gros temps	7	do 8,000
do 2.	Rapides des Cèdres	Echoué.	do	Aucune	Partielle.
do 2.	Rapides des Cèdres	Echoué.	Brisé la chaîne de son gouvernail.	do	Totale, 13,000
Sept. 30.	Près du havre de Burwell.	do	Gros temps	do	Partiel, 2,000

STATISTIQUE des naufrages et autres accidents survenus sur les lacs et les eaux de
1873.—

Nom du bâtiment.	Espèce.	Port d'enregistrement.	Tonnage.	Provenance et destination.
S. A. Marsh.....	Barque.....	Port Hope.....	340	Oswego à Toronto.....
Sea Bird.....	Goëlette.....	Kingston.....	155	Baie de Kingston à Cap Vincent.....
Silver Spray.....	Steamer.....	Chatham.....	140	Collingwood à Owen Sound.....
Sweepstakes..	Goëlette.....	Wellington Square.....	209	Kingston à Toledo.....
Whales.....	Steamer.....	.....	.....	.....
Wabamik.....	Goëlette.....	Collingwood.....	69	Collins Inlet à Collingwood.....
William Howe.....	Barque.....	Ontario.....	.....	.....
William John.....	Goëlette.....	Montréal.....	100	Trenton à Oswego.....
William John.....	do.....	do.....	100	do do.....
William Elgin.....	do.....	Millpoint.....	161	Toronto à Oswego.....
Woodduck.....	do.....	Oakville.....	90	Oswego à Brockville.....
York.....	Steamer.....	Montréal.....	165	Hamilton à Montréal.....

DÉPARTEMENT DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES,
OTTAWA, 1er janvier 1873.

l'intérieur du Canada, depuis le 1er janvier 1872, jusqu'au 1er janvier
Suite.

Date de l'accident.	Lieu de l'accident.	Nature de l'accident.	Cause de l'accident.	Pertes de vies.	Montant des pertes et remarques.
Nov. 27..	Baie Nelly.....	Echoué.....	Gros temps.....	Aucune	Partielle, \$1,000
do 30..	Ile Wolfe.....	do.....	do.....	do.....	do 5,000
Oct. 30..	Près Thornburn.....	Brisé son balancier et principal cylindre. Faute imputable au pilote.....	.....	do.....	do 3,000
Sept. 29..	½ mille au S. E. du havre Rondo.....	Echoué.....	Gros temps.....	do.....	do 1,800
Mai 9..	Embouch. de la rivière Muskoka.....	do.....	do.....	do.....	do.....
Août 30..	Havre de Collingwood.....	do.....	Gros temps.....	Aucune	do 400
Sept. 1..	6 milles du Port Dalhousie.....	do.....	Abordage.....	do.....	do.....
Mai 2..	Baie de Quinté.....	do.....	do.....	Aucune	Totale, 600
Nov.	10 milles d'Oswego.....	Sombé.....	Voie d'eau.....	do.....	do 4,900
do 27..	Près du havre de Locket.....	Echoué.....	Gros temps.....	do.....	Partielle, 12,950
Oct.	A l'est d'Oswego.....	do.....	do.....	do.....	Totale, 3,600
Nov. 25..	Près la Baie Sud.....	do.....	do.....	do.....	Partielle, 8,000

WM. SMITH,
Député du Ministre de la Marine et des Pêcheries.

ANNEXE No. 30.

ETAT des dépenses faites pour la tenue des enquêtes sur les naufrages, durant l'année fiscale expirée le 30 juin 1872.

		\$ cts.	\$ cts
G. Collins	Rapports des accidents, etc.....	18 50	
J. D. Armstrong	Gratification comme rapporteur des naufrages depuis le 1er juillet 1871 au 30 avril 1872	200 00	
J. Mitchell.....	Frais et déboursés pour services en rapport avec les enquêtes sur les naufrages et accidents.....	333 00	
		215 00	
E. D. Tremain	Rapports sur les naufrages.....	55 50	
J. Barber	do do	28 00	
J. Ross	Rapport des accidents.....	4 00	
A. Harvey	Dépenses pour recueillir les accidents re naufrages.....	20 00	
			\$874 00

WM. SMITH,

Député du Ministre de la Marine et des Pêcheries.

DÉPARTEMENT DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES,
OTTAWA, 1er Janvier 1873.

APPENDICE No. 31.

ETAT des dépenses faites à titre de récompenses pour sauvetage de vies, achat de chaloupes de sauvetage, etc., pendant l'année fiscale expirée le 30 juin 1872

		\$ cts.	\$ cts.
O. R. Ingersoll	Chaloupe métallique de sauvetage	315 00	
Chambre de Commerce, Angle.	Délivrance de l'équipage du "Afton"	42 00	
do do	do do "Antecello"	100 00	
do do	Récompense à certains pêcheurs suédois pour avoir sauvé l'équipage du "Bluebird"	100 00	
Capt. Craig	Délivrance de l'équipage du "St. Mary"	150 00	
G. Collins	Chaloupe de sauvetage	410 00	
Baker et Shannon	Trucs pour chaloupe de sauvetage	67 50	
H. W. Johnston	Récompense à certaines personnes pour secours portés à l'équipage du "Breamish"	114 00	
J. Leslie	Facture de montres d'or, verres binocles, etc., pour être dist. à titre de récomp. p. sauvet.	985 82	
Receveur-Général	Balance non-dépensée déposée au crédit du receveur-général	214 18	
			\$2,498 50

WM. SMITH,

Député du ministre de la marine et des pêcheries

DÉPARTEMENT DE LA MARINE, ET DES PÊCHERIES,

OTTAWA, le 1^{er} janvier 1873.

ANNEXE No 32.

TABLEAU des voyages faits par les navires à vapeur de la compagnie des vapeurs de Québec et des ports du Golfe entre Québec et Pictou, avec escale aux ports intermédiaires, du 29 avril au 27 juillet, suivant traité passé entre le gouvernement du Canada, le dit tableau indiquant le temps de l'arrivée et du départ aux ports de Québec et de Pictou.

Nom du Vapeur.	No. de voyages.	Départ de Québec.	Arrivée à Pictou.	Départ de Pictou.	Arrivée à Québec.
Vapeur Gaspé.....	1	Avril 29, 3.15 p.m.	Mai 10, 8.0 a.m.	Mai 11, midi.	Mai 15, 11.30 p.m.
do Secret.....	1	Mai 7, 3.0 p.m.	Mai 12, 6.0 a.m.	Mai 14, 7.0 a.m.	Mai 20, 4.40 a.m.
do Secret.....	2	Mai 21, 3.0 p.m.	Mai 26, 4.45 a.m.	Mai 28, 7.0 a.m.	Juin 1, 8.0 a.m.
do Gaspé.....	2	Mai 28, 2.0 p.m.	Juin 3, 6.0 a.m.	Juin 4, 7.0 a.m.	Juin 9, 7.0 a.m.
do Secret.....	3	Juin 4, 2.30 p.m.	Juin 8, minuit.	Juin 11, 7.0 a.m.	Juin 15, 2.0 p.m.
do Miramichi...	1	Juin 11, 5.0 p.m.	Juin 17, 2.0 a.m.	Juin 18, 7.0 a.m.	Juin 23, 10.30 a.m.
do Secret.....	4	Juin 18, 2.30 p.m.	Juin 22, 2.30 p.m.	Juin 25, 7.0 a.m.	Juin 29, 8.0 a.m.
do Miramichi...	2	Juin 25, 2.45 p.m.	Juin 30, 7.0 a.m.	Juil. 2, 7.0 a.m.	Juil. 6, 11.30 a.m.
do Secret.....	5	Juil. 2, 2.0 p.m.	Juil. 7, 1.15 a.m.	Juil. 9, 7.0 a.m.	Juil. 13, 7.30 a.m.
do Miramichi...	3	Juil. 9, 3.15 p.m.	Juil. 14, 5.0 a.m.	Juil. 16, 5.0 a.m.	Juil. 20, 5.0 p.m.
do Secret.....	6	Juil. 15, 2.15 p.m.	Juil. 21, 4.15 a.m.	Juil. 23, 7.0 a.m.	Juil. 27, 9.30 a.m.

REMARQUES.

Vapeur *Gaspé*, 1er voyage.—Est arrivé à l'Île du Portage à 6.30 a.m., le 4 mai, mais n'a pu remonter la rivière Miramichi parce que son gouvernail avait été brisé par la glace. * Les malles n'ont pu être débarquées. Est parti à midi pour Shédiac. A jeté l'ancre en vue de Shédiac à 9 h. p.m.; avec l'intention d'envoyer les malles à terre dans une chaloupe. Mais l'obscurité était trop grande pour permettre l'exécution de ce projet. Est parti pour Pictou. Fut obligé de revenir au Cap Tourmentin, ne pouvant réussir à passer au travers des glaces. Arrivé à Shédiac à 12.30 p.m. le 6 mai et y débarqua les malles de Chatham et de Newcastle pour qu'elles fussent de là envoyées à leur destination. Parti de Shédiac à 7 a.m. le 8 mai, eut beaucoup de difficultés dans les glaces et n'arriva à Pictou qu'à 8 a.m. le 10 mai.

Vapeur *Secret*, 1er voyage.—Retenu à Paspébiac pendant la nuit du 9 mai par une forte tempête de neige. En remontant : laissa Pictou à 7 a.m. le 14, mais dut y retourner à cause des glaces qu'il y avait dans le Déroit de Northumberland, et qui l'empêchèrent de partir avant le 16 mai.

Vapeur *Secret*, 2me voyage.—Retardé pendant douze heures par la brume entre Dalhousie et Shédiac.

Vapeur *Gaspé*, 2me voyage.—En descendant : retardé dix heures par le temps noir dans la Baie des Chaleurs. En remontant : retardé vingt heures par le temps noir dans la rivière Miramichi.

Vapeur *Secret*, 3me voyage.—Retardé cinq heures par la brume entre la Pointe-aux-Pères et Québec.

Vapeur *Miramichi*, 1er voyage.—A 11.45 p.m. le 20 juin, brisa un rayon de sa roue au Cap Gaspé, fut obligé de retourner au Bassin de Gaspé pour subir des réparations, et ne partit qu'à 6.15 p.m. le 21 juin.

Vapeur *Secret*, 6me voyage.—Retardé dix heures par la brume entre Québec et la Pointe-aux-Pères.

Je, William Moore, gérant de la compagnie des vapeurs de Québec et des ports du Golfe, fais serment et déclare qu'au meilleur de ma connaissance et croyance ce tableau qui précède et les remarques qui le suivent sont en tous point conformes à la vérité.

W. MOORE.

Assermenté devant moi, à Québec, ce deuxième jour d'août, mil huit cent soixante-et-douze.

F. GARNEAU, J. P.

TABLEAU des voyages faits par les navires à vapeur de la compagnie des vapeurs de Québec et des ports du golfe entre Québec et Pictou, avec escale aux ports intermédiaires, du 29 avril au 27 juillet, suivant traité passé avec le gouvernement du Canada, le dit tableau indiquant le temps de l'arrivée et du départ aux ports de Québec et de Pictou.

Nom des vapeurs.	No. de voy.s.	Date du départ de Québec.	Date de l'arrivée à Pictou.	Date du départ de Pictou.	Date de l'arrivée à Québec.
Miramichi.	4	Juil. 23, 2.15 p.m.	Juil. 27, 5.0 p.m.	Juil. 30, 7.15 a.m.	Août 3, 3.0 p.m.
Secret.	7	do 30, 2.15 p.m.	Août 3, 1.10 p.m.	Août 6, 7.0 a.m.	do 10, 2.0 p.m.
Miramichi.	5	Août 6, 2.30 p.m.	do 12, 5.0 a.m.	do 13, 7.15 a.m.	do 17, 8.0 a.m.
Secret.	8	do 13, 2.15 p.m.	do 17, 3.0 p.m.	do 20, 7.0 a.m.	do 24, 11.0 a.m.
Miramichi.	6	do 20, 2.15 p.m.	do 24, 7.0 p.m.	do 27, 7.15 a.m.	Sept. 1, 4.0 a.m.
Secret.	9	do 27, 2.15 p.m.	do 31, 8.15 p.m.	Sept. 3, 7.0 a.m.	do 7, 3.0 p.m.
Miramichi.	7	Sept. 3, 2.15 p.m.	Sept. 8, 5.30 a.m.	do 10, 7.30 a.m.	do 14, 6.15 p.m.
Secret.	10	do 10, 2.30 p.m.	do 14, 5.40 p.m.	do 17, 7.0 a.m.	do 21, 1.0 p.m.
Miramichi.	8	do 17, 2.20 p.m.	do 22, 4.0 p.m.	do 24, 7.15 a.m.	do 28, 10.0 p.m.
Secret.	11	do 24, 2.0 p.m.	do 29, 5.0 a.m.	Oct. 1, 7.0 a.m.	Oct. 5, 11.0 p.m.
Miramichi.	9	Oct. 1er, 2.30 p.m.	Oct. 6, 6.0 p.m.	do 8, 8.0 a.m.	do 13, 5.30 p.m.
Secret.	12	do 8, 3.20 p.m.	do 13, 1.30 a.m.	do 15, 7.0 a.m.	do 20, 5.0 p.m.
Miramichi.	10	do 15, 6.0 p.m.	do 21, 5.0 a.m.	do 22, 8.15 a.m.	do 27, 7.30 a.m.
Secret.	13	do 22, 2.0 p.m.	do 27, 7.30 a.m.	do 29, 7.0 a.m.	Nov. 3, 7.0 a.m.
Miramichi.	11	do 29, 3.0 p.m.	Nov. 5, 6.30 p.m.	Nov. 8, 3.30 p.m.	do 15, 10.30 a.m.
Secret.	14	Nov. 5, 2.35 p.m.	do 12, 1.0 a.m.	do 12, 11.0 p.m.	do 18, 1.0 p.m.
Georgia.	9	do 12, 8.0 p.m.	do 17, 6.0 p.m.	do 21, 3.30 p.m.	do 27, 11.30 a.m.

REMARQUES.

"Miramichi," 5me voyage.—6 août, 11 p. m., jeté l'ancre en vue de St. Denis, brume très-épaisse, 7 août, 5 a. m., la brume étant encore dense, jeté l'ancre en vue des Pêlerins. A 10 a. m., la brume diminuant, levé l'ancre et marché très lentement. A 11 a. m., le temps s'éclaircissant, pleine vitesse. A 2 p. m., demi-vitesse, brume épaisse. A 10 a. m., jeté l'ancre en vue de la Pointe-aux-Pères, brume épaisse sur presque toute la route jusqu'à Chatham.

"Miramichi," 6me voyage.—31 août, jeté l'ancre en vue de la Pointe-aux-Pères, temps trop orageux pour recevoir les malles et les passagers.

"Secret," 11me voyage.—Retardé 8 heures à Chatham, pendant la nuit du 27 septembre, par la brume et la pluie.

"Miramichi," 11me voyage.—1er novembre, 10 a. m., jeté l'ancre à Paspébiac, à cause d'un coup de vent de E.N.E.; à 11 p. m., le 2 novembre, partit pour Chatham. En montant eut des vents contraires sur toute la route.

"Georgia," 9me voyage.—23 novembre à 1 a. m., jeté l'ancre; à 3 a. m., vent d'est et neige; à 8 a. m., levé l'ancre et parti pour Chatham. A 1.45 p. m., amarré fortement au quai de Newcastle; apparence de tempête; attaché serré pour la nuit, neige épaisse et fort vent d'est. 24 novembre, parti de Newcastle à 6.30 a. m.; à 7.10 a. m., jeté l'ancre en vue de Chatham, brume très épaisse; à 9 a. m., brume dissipée, levé l'ancre et parti. Lundi, 25 novembre, à 1.30 a. m., jeté l'ancre à Gaspé, à 8 a. m.; parti de Gaspé à 4.45 p. m.; passé la rivière de la Madeleine pendant un fort vent de S.E. et la neige. A 5 p. m., forte neige, demi vitesse; à 7 p. m. très lentement, traîné vers E., temps très noir et forte neige; à 9.45 p. m., temps clair. Mardi, 26 novembre, 2 a. m., fort vent d'ouest; à 4 a. m. coup de vent qui devint un ouragan, avec grosse mer, le vaisseau roulant et plongeant vivement; reçut un coup de mer qui emporta son capot d'échelle, sa proue d'habitacle, sa pompe et causant d'autres dommages; la cargaison se démantant, on fut obligé d'en jeter une partie par-dessus bord pour prévenir d'autres dommages; faisant beaucoup d'eau. On essaya de mettre le cap au vent, on mit la voile d'étai, le foc ayant été emporté, mais on n'y put réussir et on fut obligé de tenir le vaisseau à la mer. A 8 a. m., mer plus régulière, très fort vent, le vaisseau roulant et plongeant vivement et faisant eau. A midi, mer plus modérée, aperçut la côte nord à 4 p. m., pleine vitesse en gouvernant O. par N.; à 7.30 en vue de la Pointe des Monts. Obligé par le vent de tenir la côte nord, le vaisseau ne put faire escale à la Pointe-aux-Pères.

Je, William Moore, gérant de la compagnie des vapeurs de Québec et des ports du golfe, fais serment et déclare qu'au meilleur de mes connaissances et croyances les états ci-haut sont en tous points conformes à la vérité.

W. MOORE.

Attesté sur serment devant moi, à Québec, ce vingt-neuvième jour de novembre en l'année de Notre-Seigneur mil huit cent soixante-et-douze.

J. PORTER, J.P.

ANNEXE No. 33.

LISTE des personnes auxquelles des récompenses ont été données par le gouvernement du Canada, jusqu'au 30 juin 1872 pour services rendus en sauvant des vies dans le naufrage de navires canadiens.

Noms des personnes.	Nature des services.	Epoque ou ces services furent rendus.	Description des récompenses données.
Capt. D. F. Morrison, du brigantin <i>Mary Grace</i> de Parrsboro, N.-E., et son équipage.	Le Capt. Raymond et l'équipage de la barque <i>S. D. Ryerson</i> , de Yarmouth, N. E., au moment où leur navire sombrait pendant une grosse mer, furent secourus par le capt. Morrison et son équipage, aux efforts desquels ils durent leur salut.	12 février 1868.	Au capt., un verre-binoche de la valeur de £9 10s. stg. \$50 à diviser en parts égales parmi l'équipage.
M. Wm. Young, du havre Ketch, près Halifax.	Au moment où le brigantin <i>Alma Jane</i> , de Shelburne, N. E., sombrait à l'entrée du havre Ketch, où il se perdit finalement, M. Wm. Young remarqua le naufrage au lever du jour, se procura aussitôt de l'aide, parvint, après de grandes difficultés à faire jeter des cordes à l'équipage qu'il réussit enfin à sauver, sauf le second qui était gelé à mort, et deux des matelots qui se noyèrent.	27 février 1868.	\$100.
Capt. Colfeet, commandant de la barque <i>Providence</i> , de la Nouvelle-Ecosse.	Le sloop <i>Industry</i> , de la Nouvelle-Ecosse, fut trouvé par la <i>Providence</i> désarmé, et l'équipage, au nombre de 7 hommes, fut sauvé du naufrage et reçu par le Capt. Colfeet à bord de son bâtiment et traité par lui avec bonté jusqu'à son arrivée à Londres. Le bâtiment du capt. Colfeet reçut des dommages en venant en contact avec le bateau naufragé pendant le sauvetage; il perdit sa grande chaloupe, et le capt. fit beaucoup de dépenses pour donner aux naufragés ce dont ils avaient besoin.	Décembre 1868.	Montre d'or, valant £20 sterling, au capitaine.
M. Abel Colfeet, second de la barque <i>Providence</i> , de la Nouvelle-Ecosse.	M. Colfeet est le frère du capt. plus haut nommé, et dans la même circonstance, il déploya une grande bravoure en aidant les naufragés à atteindre la barque. La mer était alors très-grosse, et pendant les quelques minutes que la barque fut près du sloop, M. Colfeet, second, traversa la grande vergue, descendit par la manœuvre de grément sur le pont du sloop, aida l'équipage à laisser le bateau naufragé, et dégagea les agrès des deux navires.	Décembre 1868.	Verre binoche valant £9 10s.
Capt. Williams, du steamer <i>Wisconsin</i> , de Liverpool, Angleterre; M. Charles McDermott, second offic.; et Jas. Lamb, Thomas McEvoy, Josiah Manchester, D. Owen, John E. Lewis et John Rees, matelots	Le vaisseau <i>J. S. DeWolf</i> , de St. Jean, N.B., dans son trajet de Liverpool à Philadelphie, à environ 1,000 milles du cap Clear, eut son grand mât emporté, ses ponts brisés, le bateau de sauvetage brisé et mis hors de service. Le commandant du <i>Wisconsin</i> , apercevant au loin un vaisseau qui levait le signal de détresse, changea de direction et s'avança vers lui. M. McDermott, le second officier, ayant fait appel aux matelots, eut une prompte réponse, prit le commandement de la chaloupe et réussit à sauver l'équipage naufragé, qui comprenait 19 personnes et qui fut transporté à bord du <i>Wisconsin</i> .	5 octobre 1870.	Remerciements du gouvernement au capitaine. Un sextant, valant £16 18s. 9d., au second officier. \$80 divisées en parts égales parmi les six matelots.
Capt. Louis Dugal, de la goélette <i>Glen</i> , de l'île d'Orléans.	La goélette <i>Mathilda</i> , de la baie St. Paul, province de Québec, après son départ de Miramichi, essuya une violente tempête qui emporta ses voiles, agrès et mâts, et elle fut lancée impuissante à la merci des vents et des flots. Après avoir été à la dérive pendant trois jours dans cet état, elle fut remorquée par le commandant du <i>Glen</i> qui, en dépit d'un fort vent, descendit sa chaloupe à la mer et parvint, après de grands efforts, à sauver le capitaine et l'équipage de la goélette naufragée.	5 déc. 1870.	Verre-binoche; valeur \$40.

LISTE des personnes à qui des récompenses ont été accordées, etc.—*Suite.*

Noms des personnes.	Nature des services.	Epoque où ces services furent rendus.	Description des récompenses données.
Capt. de la barque française <i>New Mexico</i>	Pour avoir reçu à bord de son navire l'équipage des <i>Trois-Sœurs</i> , vaisseau désarmé.	8 oct. 1870	Remerciements du gouvernement.
M. Thomas Cartier, gardien du phare de la R. Thames.	Pour avoir sauvé la vie de 13 personnes pendant une période de 13 ans.	Déc. 1857 Avril 1858 Oct. 1865 Déc. 1869 Fév. 1871	Montre d'or ; valeur, \$75.
Capt. George Collins, gardien du phare, Isle Nattawasaga.	Pour avoir dégagé la barque <i>Arabia</i> d'une position périlleuse au milieu des rochers, près de l'île Nottawasaga au havre de Collingwood ; pour avoir sauvé la goëlette <i>Tom Sims</i> de la destruction et l'avoir dégagé des rochers au havre de Collingwood ; pour avoir sauvé un nommé Lewis qui avait été jeté à la mer et qui était épuisé ; et pour avoir sauvé l'équipage de la goëlette <i>Ariel</i> qui avait touché la batture de Lunan et qui fut ensuite mis en pièces.	Oct. 1860 Nov. 1865 Août 1870 Nov. 1870	Montre d'or ; valeur, \$75.
Com. du <i>George Cornwall</i> , de New York, Richard H. Hooper, principal second et 4 matelots.	L' <i>Export</i> , de Annapolis, en se rendant de la Jamaïque à New York, sombra pendant un gros temps ; le commandant et l'équipage, en tout 7 personnes, furent sauvés du naufrage, à des risques considérables, par le principal second et 4 matelots du <i>George Cornwall</i> , le capitaine fit preuve de la plus grande humanité à l'égard des naufragés.	6 nov. 1870	Remerc. du gouv. au capitaine. Baromèt. anéroïde ; val., \$50, au principal second. \$80 à être divisées en parts égales parmi les 4 matelots.
Capt. Coombs, du brig Américain <i>Ellen Bernard</i> , de Boston, Mass.	Le <i>Morning Star</i> , de Miramichi, en se rendant de Richibucto à Boston fit naufrage, et tout l'équipage périt, à l'exception d'un mousse, qui, après neuf jours passés sur les décombres (5 jours sans nourriture) fut sauvé par le capitaine Coombs, qui, par ses soins et ses attentions réussit à le rétablir à une santé comparativement bonne, de mourant qu'il était.	.....	Lunette marine ; valeur, \$30.
Capt. Orsato, du brick <i>Canada</i> , de Jersey. Matelots en chaloupe.	L' <i>Ida Cutten</i> , de St. Jean, N.-B., en se rendant de St. Jean, N.-B., à Matanzas, essuya une série de coups de vent qui la demâtèrent, emportèrent ses chaloupes et lui firent faire eau de toutes parts. Dans cette condition périlleuse, le <i>Canada</i> parut en vue, et quoique le temps fut alors très mauvais, le capitaine de celui-ci envoya sa chaloupe, sauva l'équipage du <i>Ida Cutten</i> et le transporta à Queenstown.	.....	Baromètre anéroïde ; valeur, \$40, au capitaine. \$60 à être divisées en parts égales parmi les matel. de la chaloupe.
Commandant du vaisseau <i>Horatio Harris</i> de Boston, Wm. S. Samuels, second officier ; Jas. Norton, troisième officier et 2 matelots.	L' <i>Antecello</i> , de Halifax, N.-E., dans son trajet à Aspinwall, essuya des vents violents, et au moment où il allait sombrer, fut rencontré par le vaisseau <i>Horatio Harris</i> qui passa 25 heures près de lui, guettant une occasion favorable pour prendre l'équipage à son bord, ce qui fut enfin effectué par les second et troisième officier et deux matelots au grand danger de leur vie.	1er novembre 1870.	Remerc. du gouv. au capitaine. Lunette mar. val., \$30, au 2e officier. Lunette mar. val., \$30, au 3e officier. \$20 à chacun des deux matelots.
4 matelots de Cutler dans une goëlette.	L' <i>Afton</i> , en se rendant de Sackville aux Barbades, se perdit sur les Iles au Phoque de Machias. L'équipage s'efforça de gagner terre sur l'île, et après avoir beaucoup souffert du froid et des privations, parvint jusqu'au phare. On tira de la station plusieurs coups de gros canons et on fit plusieurs signaux de détresse qui furent aperçus à Cutler, 20 milles de l'île ; malgré cette grande distance et quoique le temps fût très-orageux, quatre hommes s'embarquèrent dans une petite goëlette, parvinrent à débarquer sur l'île et à amener tout l'équipage, à l'exception du capitaine qui était trop malade pour être transporté.	9 janvier 1871.	\$100 à être divisées en parts égales parmi eux.

LISTE des personnes à qui des récompenses ont été accordées, etc.—*Suite.*

Noms des personnes.	Nature des services.	Epoque où ces services furent rendus.	Description des récompenses données.
Commandant du <i>Alfred Richards</i> .	Le <i>Minnie Arnolds</i> , en se rendant de Port Medway à St. Kitts, fut totalement démâté, et ses ponts balayés par une tempête le 15 février; après avoir continué sa marche pendant un mois dans cet état, le bâtiment fut rencontré, le 15 mars, par l' <i>Alfred Richards</i> , et l'équipage avec tous ces effets fut transporté aux Barbades.	15 mars 1871.	Remerciements du gouvernement.
Capit. E. C. Ferrer, du vaisseau espagnol <i>Clotilde</i> , de Barcelone.	Le <i>Callie Allie</i> , de St. Jean, N.-B., en se rendant de Rosario, République Argentine, à Liverpool, sombra le 9 janvier, et le commandant ainsi que son équipage, en tout 8 personnes, mirent la chaloupe à la mer et furent recueillis par le <i>Clotilde</i> , de Barcelone, après avoir été 5 jours sans nourriture et exposés à la merci des vents et des flots. Le commandant du <i>Clotilde</i> voyant que ses provisions ne seraient pas suffisantes pour ce renfort de bouches, résolut de se diriger sur Pernambuco, et en route rencontra le <i>Hyack</i> , de St. Jean, N.-B., auquel il transféra deux des matelots du <i>Callie Allie</i> qui furent transportés aux Barbades.	14 janvier 1871.	Montre d'or; valeur, \$100.
Capit. C. Drummond, de la barque <i>Christel</i> , et équipage de la chaloupe.	Le <i>Valiant</i> , de Halifax, N.-E., en se rendant de Halifax à la Jamaïque fut, lat. 39° 27', long. 62° 12', complètement brisé par une tempête qui emporta ses deux mâts; dans cette affreuse position, le capitaine Drummond, de la barque <i>Christel</i> , vint l'aborder dans sa chaloupe en bravant de très-grands dangers, par un vent violent et une grosse mer, et réussit à sauver l'équipage composé de 7 hommes. Après les avoir traités très-humainement pendant 21 jours à son bord, il les transporta à Brême.	1871.	Montre d'or; valeur, \$80. \$80 divisées en parts égales parmi eux.
La veuve du capitaine Craig, de la barque <i>Speedaway</i> .	Le capitaine Craig, ci-devant capitaine de la barque <i>Speedaway</i> , pendant un voyage qu'il faisait de Liverpool à la Havane, rencontra la goélette <i>St. Mary</i> , de Sandy Cove, Digby, N.-E., le 8 septembre 1870; cette barque était en grande détresse, et le capitaine Craig, après avoir recueilli l'équipage fit tous ses efforts pour maintenir le bâtiment à flot, mais fut à la fin obligé de l'abandonner. Le capitaine Craig prit soin des naufragés jusqu'au 13 septembre, qu'une occasion se présenta de les faire passer sur la goélette <i>M. L. B. Aitchok</i> , à destination de Boston; en même temps il pourvu ces hommes de provisions et de vêtements. Le capitaine Craig se noya trois mois plus tard, à la Havane.	8 septemb. 1871.	\$150.
Capit. Ole Olsen, de la barque <i>Saga</i> , de Norvège; M. Johan Thommasen, second et deux matelots.	L'équipage, de la goélette <i>Uber</i> , de Parrsboro, N.-E., a été dernièrement retiré de ce navire en état de détresse par l'une des chaloupes de la barque <i>Saga</i> , de Norvège; le second de cette barque, avec deux matelots, conduisait la chaloupe au milieu de grands dangers.	1871.	Verre-binocle, val., \$30, au capitaine. Anéroïde; valeur, \$40, au second. \$15 à chacun des 2 matelots.
Anders Christienssen, Anders Peterssen, Johan Anderssen, Anders Olissen, Anton Brant, Benjamin Johanssen, Nils Anderssen, Otto Hallenburg.	La barque <i>Blue Bird</i> , de Windsor, N.-E., se trouvant dans une situation dangereuse au vent de la terre, sur la côte de la Suède, fut remarquée par quelques pêcheurs du village de Graiverma; ces hommes, en affrontant la mort, obturent au secours du bâtiment menacé, par un vent terrible et une grosse mer, à trois milles de distance, et réussirent à recueillir et à remener au rivage le capitaine et son équipage. Le navire fut sauvé le jour suivant, quand le temps se se fut modéré, et ramené au port.	26 août 1871.	Remerciements du gouvernement aux sauveteurs, et \$100 à être partagés entre eux.

LISTE des personnes à qui des récompenses ont été accordées.—*Suite.*

Noms des personnes.	Nature des services.	Epoque où ces services furent rendus.	Description des récompenses données.
Capt. Robert Kirk, du brigantin <i>New Dominion</i> , de Yarmouth, N.-E.	Dans la nuit du 1er novembre 1871, un incendie se déclara à bord de la goëlette <i>Ocean Bird</i> , de la Have, Nouvelle-Ecosse, pendant qu'elle faisait voile vers Boston; il devenait impossible d'arrêter le progrès des flammes, quand l'équipage se décida à saborder le bâtiment, ce qu'il réussit à faire non sans de grands efforts, et le feu fut éteint. L'équipage demeura privé d'eau et de vivres jusqu'au 3 novembre que le capitaine Kirk, du brigantin <i>New Dominion</i> , aperçut la goëlette en détresse, et les hommes attachés au grément. Il s'efforça immédiatement de leur porter secours, et après avoir dépassé cinq fois le débris avant de pouvoir l'approcher suffisamment, il réussit la sixième fois à amener son bâtiment à six pieds de distance. Les naufragés, à l'aide de leurs cordes de sauvetage se jetèrent à la mer et furent tirés à bord du brigantin. Le capitaine Kirk les traita avec bonté, et les garda à son bord pendant huit jours, jusqu'à son arrivée à Gloucester, Massachusetts.	3 Novemb. 1871.	Montre d'or valeur \$100.
Capt. E. W. Hill, du trois-mâts américain <i>John Patten</i> .	Le brick <i>John Jaffray</i> , de Liverpool, en se rendant de la Barbade à St. Jean de Terre-Neuve, fut assailli par un ouragan le 10 octobre dernier, démâté et désarmé de son gouvernail. Ne pouvant plus gouverner il resta vingt-trois jours à la merci des flots, et fut enfin découvert par le capitaine du trois-mâts <i>John Patten</i> qui vint en personne accoster le bâtiment naufragé, et reçut dans ses chaloupes les hommes de l'équipage, et les conduisit à son bord, où ils restèrent huit jours; il les débarqua à Savannah.	2 novemb. 1871.	Montre d'or, valeur \$120.
Capt. Albert C. Burrows, de la barque américaine <i>Cremona</i> , de New-York.	Le <i>W. H. Moody</i> , de Yarmouth, Nouvelle-Ecosse, fut entièrement désarmé par un ouragan, le 5 mars dernier, dans la traversée de Liverpool à Philadelphie et après trois jours passés dans cette situation critique, fut aperçu par la barque <i>Cremona</i> , dont le capitaine, à la vue des signaux de détresse qu'on lui faisait, envoya sa chaloupe au secours, bien que la mer fût grosse et eût englouti une des chaloupes du <i>W. H. Moody</i> . Après huit heures d'efforts, l'équipage naufragé, composé de treize hommes, fut sauvé, et le capitaine de la <i>Cremona</i> alla les débarquer à Liverpool.	8 mars. 1871.	Verre binocle, valeur \$30 au capitaine.
Capt. de la goëlette américaine <i>Daylight</i> .	La goëlette <i>Albatros</i> , de la Nouvelle-Ecosse, se dirigeait de Nevis, Indes Occidentales, vers Yarmouth, lorsqu'elle fut désemparée par un grain de vent; l'équipage fut secouru par la goëlette américaine <i>Daylight</i> et débarqué ensuite à la Barbade.	Nov. 1871.	Remerciement du gouvernement au capitaine.
Damase Babin, de St. Jean Port Joli.	Pour avoir aidé au sauvetage de l'équipage de l' <i>Alma</i> un des bâtiments qui furent pris dans les glaces du St. Laurent. L'équipage avait abandonné le vaisseau à 2 milles du rivage et essayait de gagner terre sur la glace. Dans cette situation périlleuse, ces hommes furent recueillis par Babin et d'autres personnes venues à leur secours. Babin déploya aussi une grande énergie et risqua sa vie en s'efforçant de sauver l'équipage de la barque <i>Viola</i> .	30 et 31 novembre 1871.	Verre binocle, valeur \$30, à Babin.

LISTE des personnes à qui des récompenses ont été accordées, etc.—*Suite.*

Noms des personnes.	Nature des services.	Epoque où ces services furent rendus.	Description des récompenses accordées.
Charles Hutt, Michael Edwards, Albert Osborne, Benjamin Fulker, C. Fulker et James Heneberry.	La barque <i>Brcamish</i> pendant une terrible tempête fut jeté sur le côté à environ 600 <i>yards</i> de l'île au Diable, et dans cette position fut découverte par Charles Hutt, M. Fulker, et d'autres personnes, qui, aux cris de l'équipage, attaché aux lisses du plat-bord, allèrent à son secours, et après de grands efforts réussirent à arracher les onze hommes à une mort certaine.	14 déc., 1871.	\$114 à être divisées entre les sauveteurs.
Capitaine Daring, du steamer américain <i>Tilley</i> .	Le <i>Thames</i> , de Halifax, N.-E., en se rendant de Nassau à la rivière Hampton, fut tellement endommagé par une tempête que l'équipage fut obligé d'abandonner le navire, et fut recueilli par le capitaine du steamer <i>Tilley</i> qui le traita avec beaucoup de libéralité et de bonté et débarqua à New-York.	27 janvier 1872.	Verre-binocle, valeur \$30.
Capt. D. Thomas, du trois-mâts <i>William Jones</i> , de Newport.	Le <i>British Lion</i> , de Windsor, N. E., en se rendant de Anvers à Montréal, fut abordé par le trois-mâts <i>Clifford</i> , de Liverpool, et reçut de telles avaries qu'il se remplit d'eau et sombra en peu de temps. Le capitaine et l'équipage, en tout 19 personnes, furent sauvées au moyen d'une des chaloupes du navire et d'une chaloupe appartenant à la barque <i>William Jones</i> qui était venue à leur secours et qui les reçut à son bord, puis les débarqua à Falmouth, le lendemain matin.	7 avril, 1871.	Verre-binocle, valeur \$30, au capitaine.
Capt. A. Reinhold Neiglsk, du trois-mâts <i>William and Anna</i> , de Gottenburg.	La goëlette <i>Bachelor</i> , de St. Andrews, N.B., en se rendant de Cardenas à New York, s'emplit d'eau, et comme elle était considérablement endommagée, le capitaine et l'équipage, en tout 17 personnes se réfugièrent à bord du trois-mâts suédois <i>William and Anna</i> qui les débarqua au Håvre.	5 mars, 1872.	Remerciements du gouvernement au capitaine.
Capt. T. C. Spencer, du steamer américain <i>Nancemond</i> .	Le trois-mâts anglais <i>Wimbledon</i> , dont les principaux armateurs demeurent à Québec, en partant de Savannah pour prendre la mer, chargé d'une forte cargaison, s'échoua sur un banc de sable dans le havre Doby et se trouva pendant quelque temps dans une position critique; il fut secouru par le steamer américain <i>Nancemond</i> , dont les officiers et l'équipage déployèrent une grande énergie et réussirent à le tirer du banc de sable et à lui faire reprendre la mer.	.....	Remerciements du gouvernement au capitaine.
Capt. Joseph Bertrand, du <i>Ville de Blain</i> de Nantes.	Le brigantin <i>Alva</i> , de St. Jean, N.B., en se rendant de ce port à l'île de Cuba, fut dématé. Le 27 février dernier il fit une voie qui l'emplit d'eau et fut finalement abandonné le 27 mars suivant. L'équipage étant descendu dans sa chaloupe, fut recueilli par le brick français <i>Ville de Blain</i> , de Nantes. Le commandant capt. Joseph Bertrand, le traita avec beaucoup de bonté et le débarqua à Bordeaux.	27 mars, 1872.	Remerciements du gouvernement au capitaine.
Capt. Ingraham, de la goëlette <i>Gertrude</i> de Nassau.	La goëlette <i>E. K. Brown</i> , de Guysboro, N. E., en se rendant de St. Andrews à Baltimore, ayant frappé contre les rochers du Chien, sur la côte méridionale de la Floride, fut mise en pièces, ce qui obligea l'équipage à grimper sur les rochers où, après être resté une nuit et partie de deux jours, il fut trouvé et recueilli par le capt. Ingraham qui, pour les sauver, eut à affronter beaucoup de difficultés et de danger.	13 déc., 1871.	Remerciements du gouvernement au capitaine.

LISTE des personnes à qui des récompenses ont été accordées, etc.—*Fin.*

Noms des personnes.	Nature des services.	Epoque où ces services furent rendus.	Description des récompenses données.
Capitaine James C. Mills, du brigantin <i>Mary Grace</i> , de Parrisboro, N.-E.	La barque <i>Bidwell</i> , de Yarmouth, N.-E., en se rendant de Philadelphie à Anvers, fut découverte faisant eau et sans gouvernail. Elle fut découverte par le <i>Mary Grace</i> qui alla à son secours. A l'approche du brigantin, l'équipage du <i>Bidwell</i> laissa celle-ci, descendit dans sa chaloupe et obtint refuge sur le <i>Mary Grace</i> . La nuit suivante il y eut un fort coup de vent, et le <i>Bidwell</i> disparut.	19 mars 1872.	Remerciements du gouvernement au capitaine.
Capit. Wm. S. Ives, du trois-mâts américain <i>Saranac</i> , de Philadelphie; Alexandre Robertson, second; Wm. Wilkinson, charpentier; trois matelots.	L' <i>Annie M. Cann</i> , en se rendant de _____ à _____, sombra au moment où il fut aperçu par le capitaine Ives qui dirigea aussitôt son navire vers lui et envoya une chaloupe à son secours. La mer était alors très-grosse, et on eut beaucoup de difficultés à opérer le sauvetage, qui s'effectua, cependant, sans aucune perte de vie.	5 mars 1872.	Remerciements du gouvernement au capitaine. Anéroïde, valeur \$35, au second. Verre-binocle, valeur \$20, au charpentier. \$12 à chacun des 3 matelots.
Capit. J. H. Nickerson, du <i>James E. Ward</i> .	La barque <i>Helena</i> , de Shelburne, N.-E., en se rendant de Wilmington à Rotterdam, fit une voie d'eau dans la lat. 34° 47', long. 74° 20', et l'eau la remplit si rapidement que l'équipage fut obligé de l'abandonner; elle sombra six heures après. L'équipage fut recueilli par le trois-mâts américain <i>James E. Ward</i> et débarqué dans le port de New-York.	10 mars 1872.	Remerciements du gouvernement au capitaine.

WM. SMITH,

*Député du Ministre de la Marine et des Pêcheries.*DÉPARTEMENT DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES,
OTTAWA, 1er janvier 1873.

ANNEXE No. 34.

LISTE DES PERSONNES, sujettes du Canada, auxquelles des récompenses ont été données par les gouvernements anglais et étrangers jusqu'au 30 juin 1872, pour services rendus en sauvant des vies dans le naufrage de navires anglais et étrangers.

Noms des personnes.	Nature des services.	Epoque où ces services furent rendus.	Description des récompenses données.	Par quel gouvernement données.
M. W. A. Pridgeon, ancien second de la barque <i>Bury St. Edmunds</i> , de- meurant à Southwold, Elgin, Ont.	M. Pridgeon, avec quatre matelots du <i>Bury St. Edmunds</i> , ayant pris la manœuvre de la chaloupe de sauvetage de ce navire, sauva le capitaine et l'équipage du brick <i>Fitzley</i> , de Shields, navire qu'il avait rencontré dans lat. 45° 40' nord, et long. 12° 10' ouest. Le sauvetage fut opéré au milieu de grands risques, pendant un coup de vent effrayant.	30 décemb. 1869.	Anéroïde.....	Gouvernement anglais.
Capitaine E. C. Roach, commandant de la barque <i>M. E. Corning</i> , de Yarmouth, Nouvelle-Ecosse.	L' <i>Ondamana</i> , de Milford, se trouvant dans la lat. 39° nord, 70° ouest, essuya un grain terrible qui brisa les deux extrémités de son balancier; la mer était alors très-haute et emporta le pont, les chaloupes, le capitaine, le second, le maître d'hôtel et le garçon de chambre qui se noyèrent. Le reste de l'équipage comprenant 3 personnes qui s'étaient cramponnées au grand mât, furent recueillies avec la plus grande difficulté par le capitaine Roach, dont le navire s'était dirigé vers l' <i>Ondamana</i> pendant que celui-ci sombrait.	19 septemb. 1871.	Verre-binocle....	Gouvernement anglais.
Capitaine Geo. H. Morris, commandant de la barque <i>Sarah Crowell</i> , de Yarmouth, Nouvelle-Ecosse.	Pour avoir sauvé l'équipage naufragé de la barque <i>General Banks</i> , de Boston, Mass.	de 24 février 1872.	Montre d'or.....	Gouvernement américain.
Capitaine David Strum, commandant du brick <i>Magpie</i> , de Lunenburg, Nouvelle-Ecosse.	La barque <i>Thomas Dallett</i> , de Kingston, Jamaïque, se trouvant sur le point de sombrer en mer, le <i>Magpie</i> vint à son secours, et après être resté près d'elle pendant 24 heures, le capitaine Strum, à force de persévérance, réussit enfin à sauver l'équipage naufragé. Avant le	17 mars 1871.....	Verre-binocle....	Gouvernement anglais.
Capit. Heman S. Rich, de la barque <i>Oder</i> , de Pictou, N.-Ecosse.....	saufetage, deux navires étaient passés en vue, mais n'avaient pas essayé de porter secours, sans doute à cause du gros temps qu'il faisait.	de 8 Mars 1872.....	Montre d'or.....	Gouvern. des Etats-Unis.

WM. SMITH,

Député du Ministère de la Marine et des Pêcheries.

DÉPARTEMENT DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES,
OTTAWA, 1er janvier 1873.

ANNEXE

LISTE DES PHARES DU CANADA SOUS LA DIRECTION

Tous les phares dans le fleuve St. Laurent, en bas de Québec, y compris ceux de la Pointe allumés le 1er avril.

Les phares du golfe St. Laurent, du Déroit de Belle-Isle, du Déroit de Northumberland Oiseaux, qui est tenu allumé jusqu'au 31 décembre, et du phare de la

Les phares de la Baie de Fundy et des côtes sud et est

Les phares au-dessus de Québec et sur les lacs

Tous les relèvements sont magnétiques

ABRÉVIATIONS :—F., Fixe ou immobile.—Ecl. : A éclats.—F. et à Ecl. : Fixe avec des éclats blancs ou rouges, Dioptrique ou à len

LABRA

Nom du phare.	Position.	Latitude N.	Longitude O.	Nombre et situations relative des lumières.	F. A écl.,—F. et à écl.—Tourn.—Interm.—Altern.	Intervalles des révolutions ou des éclats.	Portée en milles par un temps clair.
Belle-Isle.....	Déroit de Belle-Isle, pointe extrême sud de l'île	51 53 0	55 12 15	Une.....	F	.....	28
Pointe Amour...	Côté S. E., baie de Forteau	51 27 35	56 50 55	Une.....	F	.....	18

TERRE

Cap Norman.....	Déroit de Belle-Isle...	51 38 0	55 53 40	Une.....	Tr.	Ttes. les 2 minut.	20
Pointe Riche.....	Déroit de Belle-Isle....	50 41 50	57 27 40	Une.....	Ecl.	Ttes. les 15 secds.	18
Cap Ray.....	Côté O. du Cap.....	47 37 0	59 18 0	Une.....	T. et Ecl.	Rv. ttes. les 2 1/4 m. Ec. ttes. les 10 sec.	20

FLEUVE ET GOLFE

Ile St. Paul.....	Sur rocher vis-à-vis la pointe N. E. de l'île....	47 13 50	60 8 20	Une.....	F	.....	20
Ile St. Paul.....	Pointe S. O. de l'île....	47 11 20	60 9 36	Une.....	Tr.	De minute en minute.....	20
Rochers Oiseaux	Iles de la Madeleine....	47 50 40	61 8 20	Une.....	F	.....	21
Ile Amherst.....	Ile Amherst, pointe sud. Iles de la Madeleine....	47 13 0	61 58 0	Une.....	Tr.	Rouge 30 secds. blanc, 30 sec.	20
Paspébiac.....	Sur la langue de terre....	48 0 54	55 14 20	Une.....	F	.....	13
Pointe Carleton...	Baie des Chaleurs.....	48 5 15	66 7 0	Une.....	F	.....	12

No. 35.

DU DÉPARTEMENT DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES.

des Monts, du Cap Chatte, des Sept Iles et de l'Île aux Œufs, sont éteints le 10 décembre et de chaque année.

et du Déroit de Canso sont éteints le 20 décembre, à l'exception du phare des Rochers aux

pointe S. O. de l'Île St. Paul, qui est tenu allumé pendant toute l'année.

de la Nouvelle-Ecosse sont tenus allumés pendant toute l'année.

sont allumés pendant la saison de navigation.

et pris du côté du large.

précédés et suivis d'une courte éclipse.—Tr. Tournant.—C. Catoptrique ou à réflecteurs métalliques.—D. tilles à réfraction.

DOR.

Couleur ou caractère particulier du phare.	Hauteur en pds. du foyer de la lanterne au-dessus du niv. des hautes eaux.	Hauteur en pieds du sol à la girouette.....	Année où le phare a été allumé.	Nature et ordre de l'appareil d'éclairage.	Remarques.
Tour circulaire, recouverte en planche, blanche.....	470	62	1858	D. 1er ordre....	Visible entre les points N. O. quart N. jusqu'à Est par sud. Par temps de brume et tempêtes de neige, coup de canon d'heure en heure. Dépôt de prov. pour naufragés. Variation en 1869, 39° 13' O. Coup de canon d'heure en heure par temps de brume et tempêtes de neige.
Tour circulaire, blanche...	155	109	1858	D. 2e ordre....	

NEUVE.

Tour hexagone, blanche....	138	40	1871	C.....	Visible à tous les points d'approche du côté de la mer.
Tour hexagone, blanche....	130	40	1871	C.....	Visible de tous les points d'approche du côté de la mer.
Tour hexagone, blanche....	.....	41	1871	C.....	A grande dist. les éclats sont pas visibles.

ST. LAURENT.

Tour octogone en bois, blanche.....	140	40	1839	D. 3e ordre....	Masqué entre N. quart N. E. 1/4 E. et E. N. E.
Tour octogone en bois, blanche.....	140	40	1831	D. 3e ordre....	Volées de cloche par temps brum., et coup de canon toutes les quat. heures, depuis 4 h. du m. Visible sur t. l'horiz. excepté quand on le relève entre S. S. E. et O.
Tour hexagone; blanche.	140	50	1870	D. 2e ordre....	Habitation, blanche aussi, à 200 pieds de la tour.
Tour hexagone, blanche....	.....	.....	1871	C.....	
Tour carrée en bois, blanche	55	54	1870	C.....	Situé près de l'extrémité de la pointe.
En bois, blanche.....	32	28	1872	C.....	Lumière rouge.

LISTE des phares du Canada sous la direction

GOLFE ET FLEUVE

Nom du phare.	Position.	Latitude N.	Longitude O.	Nombre et situations relatives des lumières.	F.—A écl.—F. et à écl.—Tourn.—Invern.—Altern.	Intervalles des révolutions ou des éclats.	Porté en milles par un temps clair.
Havre de Gaspé.	Batture de la Pte. au Sable Bat.-lum. ancré à l'extrémité de la pointe....	48 50 45	64 24 30	Deux, rouge, 29 p. et blanc, 35 p. du pont....	F	.....	.....
Cap des Rosiers.	Pte. O'Hara, bassin du quai Sur le cap.....	48 51 57	64 12 0	Une.....	F	.....	7 16
	Extrémité est d'Anticosti.	49 6 30	61 42 30	Une.....	F	.....	15
Ile d'Anticosti.	Pointe S. O. d'Anticosti..	49 23 45	63 35 46	Une.....	Tr.	Chaque minute.	15
	Sur l'extrême pointe O., Anticosti.....	49 52 30	64 31 40	Une.....	F	.....	15
	A $\frac{2}{3}$ de mille O. de la pointe S., Anticosti.....	49 4 30	62 17 30	Une.....	Aé	Eclat ch. 20 ^e sec.	14
Cap Madeleine.	Sur le Cap.....	49 15 40	65 19 30	Une.....	Tr.	Rouge et blanc chaq. 2 min	Ege. 15 Blanc 20
Ile aux Œufs.	Sur l'île à 600 pieds de l'extrémité sud.....	49 38 0	67 10 0	Une.....	Tr.	Chaq. 1 ² min.		15
Cap Chatte.	N. O. de la pointe du Cap	49 5 50	66 45 50	Une.....	Aé	Interv. de 50 sec. entre chaque éclat.....	18
Pointe des Monts.	A environ 1 $\frac{1}{4}$ mille N. E. de la pointe.....	49 19 35	67 21 55	Une.....	F	.....	15
Pointe aux Pères Rimouski.	Sur la pointe.....	48 31 25	68 27 40	Une.....	F	.....	10
Ile Bicquette.	Vers le centre de l'île.....	48 25 18	68 53 20	Une.....	Tr.	Chaq. 2 minutes.	17
Réc. de l'Île Rouge.	Bateau-phare au N. E. de l'île Rouge dans dix brasses d'eau.....	48 6 30	6 30 20	Une.....	F	.....	12
Batture de Manicouagan.	Phare flottant, 4 milles de la côte. Péninsule est, direction N. E. et Péninsule O., direction O. N. O., ancré dans 25 brasses d'eau.....	49 2 0	68 15 0	Deux, une 27 p. et l'autre 24 p. du pont.....	F	.....	12

du Département de la Marine et des Pêcheries.—*Suite.*

ST. LAURENT.—*Suite.*

Couleur ou caractère particulier du phare.	Hauteur en p'ds du foyer de la lanterne au-dessus du niv. des hautes eaux.	Hauteur en pieds, du sol à la grouette.	Année où le phare a été allumé.	Nature et ordre de l'appareil d'éclairage.	Remarques.
Peint en rouge avec les mots "Light Vessel" sur les côtés	.....	.....	1871	C	Lumière rouge, avec lumière blanche 6 pieds au-dessus.
Tour circul. recouverte en planche; blanche.....	20	.....	.....	C	Lumière rouge.
Tour circul. recouverte en planche; blanche.....	136	112	1859	D. 1er ordre	Coup de canon d'heure en heure par temps de b'me et de n'ge. Var. en 1869, 26° 16' O
Tour circul. recouverte en planche; blanche.....	110	90	1835	C	Doit toujours être ouvert au sud de la pointe Cormoran. Visible entre les points S. O. quart O. et E. Dépôt de provisions pour naufragés.
Tour circul. recouverte en planche; blanche.....	100	75	1831	C	Visible entre les points N.N.O. et S. E. quart E. par Sud.
Tour circul. recouverte en planche; blanche.....	112	109	1858	D. 2nd ordre	Coup de canon d'heure en heure par temps de brume et tempête de neige. Dépôt de provisions pour naufragés.
Tour hexagone; blanche..	75	54	1871	C	On fait raisonner un sifflet dans les tempêtes de neige et par temps obscur ou brumeux, dix sec. par min., ce qui laisse un interv. de 50 sec. entre chaque coup
Hexagone; blanche....	147	54	1871	C	Eclats de deux en deux minutes.
Octogone, surmontant l'habitation du gardien.....	70	35	1871	C	.....
Tour basse carrée, comprenant l'habitation; blanche.....	110	37	1871	C	Visible de tous les points d'approche du côté de la mer.
Tour circul. recouverte en planche; blanche.....	100	75	1830	C	Dépôt de provisions pour naufragés. Var. en 1869, 25° 40' O. Coup de canon d'heure en heure par temps de brume et tempête de neige.
Tour carrée; blanche....	43	.....	1859	C	Station des pilotes.
Circ.; cou. de planç.; blanc.	112	65	1844	C	Coup de canon de demi-heure en demi-heure par temps de brume et de neige.
Bateau peint en rouge, avec les mots "Red Island Light Ship" sur chaque côté.....	A 34 pds du pont.	.....	1871	C	Le bateau-phare est ancré dans dix brasses d'eau, direction N. E. de l'île Rouge, un peu ouvert au N. de l'île aux Lièvres, ayant la bouée rouge à environ un demi mille à l'O. S. O. Un sifflet a été installé sur le bateau, et par les brouillards et les tempêtes de neige, on le fera raisonner dix secondes par minutes laissant entre chaque sifflement un intervalle de 50 secondes.
.....			1872	.....	Un sifflet d'alarme a été placé sur ce navire et se fera entendre 3 secondes à la fois; et après un silence de 8 secondes, il fonctionnera pendant 8 autres, laissant ensuite un intervalle de 2 minutes et 20 secondes.

LISTE des phares du Canada, sous la direction

GOLFE ET

Nom du phare.	Position.	Latitude N.	Longitude O.	Nombre et situations relatives des lumières.	F. — A. — F. et écl. — Intern. — Altern. — Tour.	Intervalle des révolutions ou des éclats.	Portée en milles par un temps clair.
Ilet Rouge.....	Au centre de l'ilet.....	48 4 20	69 32 56	Une.....	F	.....	12
Ile aux Alouettes.	A l'entrée du Saguenay...	48 5 30	69 49 0	Une.....	F	.....	10
Ile Verte.....	Sur la pointe nord de l'île.	48 3 17	69 25 10	Une.....	F	.....	13
Pot à l'Eau-de-Vie	A 42 brasses du bout S.E. de l'ilet.....	47 52 30	69 40 50	Une.....	F	.....	10
Gros Pèlerins.....	A 20 brass. O. du centre de l'île, et à 54 brasses sud du bord de l'eau.....	47 43 15	69 44 20	Une.....	F	.....	12
Grosse-Isle, Kamouraska.....	A 120 brasses du bout N.E. de l'île, à 80 brasses du bord de l'eau.....	47 38 20	69 51 40	Une.....	F	.....	18
Traverse S.....	Bateau-phare, partie N.E. des battures de St. Roch.	47 22 10	70 14 50	Deux; principale lum. 4 pds plus haut que l'autre..	F	.....	9
Traverse S.....	Bord N.-E. des battures de St. Roch.....	47 19 50	70 16 0	Deux; principale lum. 8 pds plus haut que l'autre..	F	.....	6
	A 50 brasses de la pointe S. de l'ilet.....	47 12 25	70 21 26	Une.....	Rev	Chaq. 1½ minute.	13

FLEUVE ST.

Ile aux Grues.....	A 1½ mille de la pointe O. de l'île.....	47 3 0	70 34 30	Une.....	F	.....	10
Bellechasse.....	Pointe E. de l'île.....	46 56 0	70 46 0	Une.....	F	.....	10
Pointe St Laurent.	Ile d'Orléans.....	46 51 50	71 0 40	Une.....	F	.....	8
Montée du Lac.....	Cap Rouge.....	47 7 40	70 42 30	Une.....	F	.....	10
St. Antoine.....	Rive sud.....	46 39 40	71 36 10	Une.....	F	.....	10
Ste. Croix.....	Sur rivage près de la marque des hautes eaux et à ¼ de mille N. de l'église.	46 37 45	71 44 10	Une.....	F	.....	6
Portneuf.....	Sur rive N. à ¾ de mille du fleuve.....	46 41 48	71 52 10	Deux, S. O. et N. E., à près de 180 verges d'intervalle..	F	.....	5

département de la marine et des pêcheries.—*Suite.*

FLEUVE ST. LAURENT—*Suite.*

Couleur ou caractère particulier du phare.	Hauteur en pieds du foyer de la lanterne au-dessus du niv. des hautes eaux.	Hauteur en pieds du sol à la girouette.	Année où le phare a été allumé.	Nature et ordre de l'appareil d'éclairage.	Remarques.
Circul., en pierres grises...	75	51	1848	C.....	
Carré, en bois, blanc.....	35	29	1872	C.....	
Octagone; revêtue de planches; blanche.....	60	40	1809	C.....	
En brique; couleur marron.	78	39	1862	D. 4e ordre.....	Coup de canon d'heure en heure pendant le temps de brume et tempêtes de neige
En brique, couleur marron.	180	39	1862	D. 4e ordre.....	
En bois.....	166	39	1862	C.....	Variation en 1869, 19° 0' O.
2 mâts, couleur rouge.....			1836	C.....	On sonne les cloches du bateau-lum. par temps de brume et tempêtes de neige. Quand le bateau est déplacé, on descend pendant le jour la boule qui couronne son grand mât, et on allume un seul feu au lieu de deux la nuit, jusq. ce qu'il soit réinstallé dans sa position normale.
			1871	C.....	Quand le bateau est déplacé, le feu seul du grand mât est allumé, et pendant le jour on descend la boule qui couronne le grand mât. Une cloche se fera entendre pendant les brouillards de tempêtes de neige.
En pierre, conique; blanc.	68	38	1843	C.....	

LAURENT.

En bois.....	44	37	1862	C.....	Variation en 1870, 17° 50' O.
En bois; blanc.....	70	30	1862	C.....	
Tour carrée; blanche.....	175	30	1870	C.....	
En bois; blanc.....	96		1858	C.....	
En bois; blanc.....	30	20	1842	C.....	Petite lumière aidant à suivre le chenal sur une certaine distance en amont et en aval.
Tous les deux en pierre; blancs; lanterne inférieure sur le toit d'une maison..	200 } 120 }		1842	C.....	Tenus l'un par l'autre, guident dans le chenal Richelieu jusqu'au feu de l'île Richelieu.

LISTE des phares du Canada, sous la direction du
FLEUVE

Nom du phare.	Position.	Latitude N.	Longitude O.	Nombre et situations relatives des lumières.	Fixe; A écl.; F. et à écl. tourn.; Intermitt.; Alt.	Intervalle des révolutions ou des éclats.	Portée en milles par un temps clair.
Pointe Platon	Sur le côté S., à 1½ m. au-dessous de l'île Richelieu	46 39 13	71 53 3	Deux, S. 72° O., à 169 verges d'intervalle.	F		12
Richelieu	Centre de l'île	46 38 30	71 54 51	Une	F		6
Pointe Langlais	Sur rive S., à ½ m. au-dessous de la grande riv. du Chêne	46 35 5	71 59 35	Une	F		5
Cap Charles	Sur le cap	46 33 39	72 4 15	Deux, N. 67° O., à 80 vgs. d'intervalle.	F		4
Grondines	Rive nord	46 35 49	72 4 12	Deux, S 66° O., à 1,350 vgs. d'intervalle.	F		5
St. Pierre des Becquets	Rive S., sur le sommet de la Pointe St. Pierre	64 30 28	72 12 30	Une	F		5
Batiscan	Rive N., à 1¼ m. au-dessous de l'église de Batiscan	46 30 16	72 14 52	Deux, S. 73° O., à 222 vgs. d'intervalle.	F		3
Champlain	Rive N., près de l'église de Champlain	46 24 34	72 20 32	Une	F		4
Cap de la Madeleine	Lum. inf., rive N., à 3 m. au-dessous du cap	46 23 46	72 27 18	Deux, S. 60° O., à 200 vgs. d'intervalle.	F		4
	Lum. supér., rive N., à 2 m. au-dessous du cap	46 23 16	72 28 38	Deux, S. 85° O., à 235 vgs. d'intervalle.	F		6
Port de St. François	Rive S.; feu supérieur sur une jetée	46 16 20	72 37 15	Deux, S. 76° O., à 3,240 vgs. d'intervalle.	F		3
							cha-cun.
Pointe du Lac	Rive nord	46 16 50	72 40 22	Une	F		12
Lac St. Pierre.	Est	46 15 56	72 42 18	Une	F		6
	Centre						
	Ouest						
	Bat.-phares sur le lac	46 11 39	72 53 20	Une	F		
	Bateau-phares, S.S.E., à 2¼ milles de la rivière du Loup	46 9 39	72 56 50	Une	F		
	Bateau-phares, côté N. du chenal, N.E. quart N., à 3 milles de l'île Plate						
Île aux Raisins	Sur l'île	46 6 14	72 57 50	Une	F		
	Partie sud de l'île	46 6 0	72 58 0	Une	F		

département de la marine et des pêcheries.—*Suite.*
ST. LAURENT.—*Suite.*

Couleur ou caractère particulier du phare.	Hauteur en pds. du foyer de la lanterne au-dessus du niv. des hautes eaux.	Hauteur en pieds du sol à la gronette.	Année où le phare a été allumé.	Nature et ordre de l'appareil d'éclairage.	Remarques.
En bois, octogones; blancs.	152 130	24 7	1816 1824	C	Indiq. en remontant le chenal Richelieu. Variation en 1868, 15° O.
Octogone, en pierre.	27		1816	C	Cette lumière et celle de la Pointe Platon sont presque dans les mêmes relevements; N. 73° E.
En bois	35	8	1844	C	Signale les battures des Grondines et fait parer les battures Cordin, et sert de reconnaissance pour le chenal Richelieu.
En bois	110	20	1856	C	Guide du cap à la Roche au cap Charles et réciproquement, et sert de reconnaissance pour passer le Richelieu.
Octogone; en bois; blancs.	50 & 25	30	1857	C	Guident du cap à la Roche à Levrard.
Octogone; en bois; blancs.	85	12	1844	C	Fait connaître plus grand tour à donner au cap à la Roche. Var. 1870, 14° 10' O.
Octogone; en bois; blancs.	39 20	31 11	1844	C	Font passer Levrard et parer la batture Ste. Anne au S. et le Poulier au N.
Octogone; en bois; blancs.	30	10	1844	C	Point de reconnais. pour la pointe inférieure de la baie Champlain.
Octogone; en bois; blancs.	53 33	13 10	1843	C	Font parer la batture Bigot. Variation en 1869, 14° O.
Octogone; en bois; blancs.	55 35	30 10	1843	C	Font parer le poulier Provencher.
En bois; octogones; blancs; l'un haut et l'autre bas	31 12	21 4	1849	C	Tenus l'un par l'autre avec le bateau-lumière de l'est sur le lac, font passer le chenal dragué, S. 70° O. Feu supérieur sur une jetée; est enlevé l'hiver.
Octogone; en bois; blancs.	71	24	1843	C	Indique le détour du chenal à la Pointe du Lac.
Rouge	15	8		C	Enlevé à l'approche de l'hiver à cause des glaces. Sur côté S. de la Petite Traverse de la rivière du Loup.
Rouge	15	8	1816	C	Enlevé à l'approche de l'hiver à cause des glaces. Indique le détour du chenal et conduit au No. 2.
Rouge	15	8	1828	C	En le tenant par l'île à la Pierre et en ligne avec le No. 1, fait éviter les battures de St. François et à la Carpe. Variation en 1869, 13½° O.
Rouge	30	20	1843	C	Guident de l'entrée de la batture du lac St. Pierre au bateau-lum. No. 1, en remontant et en descendant.
Rouge			1863	C	

LISTE des phares du Canada, sous la direction du

FLEUVE

Nom du phare.	Position.	Latitude N.	Longitude O.	Nombre et situations relatives des lumières.	Fixe; A. écl.; F. et à écl.; Tourn.; Infermit.; Alt.	Intervalle des révolutions ou des éclats.	Portée en milles par un temps clair.
Ile à la Pierre	Sur la partie E. de l'île	46 5 54	72 59 40	Une.....	F	.....	6
La Valtrie	Côté S. de l'île	45 52 55 ph. S.	73 16 0	Deux, S. 38° O., à 320 vgs. d'intervalle..	F	.....	7
Traverse	2 1/2 milles au-dessus de Centrecoeur	45 49 52 ph. N.	73 17 0	Deux, S. 28° O., à 1,500 verges d'intervalle..	F	.....	.....
Iles aux Prunes	Vis-à-vis Verchères.....	45 46 50	73 22 30	Une.....	F	.....	.....
Repentigny	A 1/2 de mille au-dessous Repentigny.....	45 45 2 ph. N.	73 26 8	Deux, S. 22° O., à 170 verges d'intervalle..	F	.....	4
Ile à la Bague	Sur l'îlot.....	45 44 14	73 26 15	Une.....	F	.....	4
St. Thérèse	Sur l'île.....	45 41 22 ph. N.	73 27 40	Deux, S. 50° O., à 220 verges d'intervalle..	F	.....	4
Pte. aux Trembles	Rive N.....	45 38 26 ph. E.	73 29 20	Deux, S. 46° O., à 600 verges d'intervalle..	F	.....	.....
Montréal	Sur le quai de l'île.....	45 30 22	73 33 14	Deux, S. 41° O., à 73 vgs. d'int.	F	.....	4 chac
Lachine	Sur jetée à l'entrée du canal, rive N.....	45 27 0	73 41 0	Une.....	F	.....	6
Lac St. Louis	Bat. phare, à 4-5 de mille au-dessus de Lachine.....	45 26 30	73 42 10	Une.....	F	.....	6
	Bat. phare, à 2 1/2 milles au-dessus de Lachine.....	45 25 40	73 44 15	Une.....	F	.....	6
Rivière Ottawa — Pointe Claire	Bat. ph., côté S. du chen. à 63 chaînes, au-dessus de Dewal, de la lumière No. 3 sur le St. Laurent, près de la Pointe Claire. Sur un banc, côté N. du chen., env. 1 1/2 mil. au-dessous de la Pointe Claire, à 120 chaînes à l'ouest du bateau-phare près de la Pointe Claire.....	45 24 30	73 45 20	Une.....	F	.....	.....
Banc Wade	.....	45 26 0	73 48 10	Une.....	F	.....	7
Pointe à l'Original	.....	45 25 0	75 37 0	Une.....	F	.....	8
Pointe McTavish	Sur la pointe.....	45 42 0	74 46 15	Une.....	F	.....	6
	Sur la jetée.....	45 50 0	74 52 30	Une.....	F	.....	.....

département de la Marines et des Pêcheries.—*Suite.*

ST. LAURENT.—*Suite.*

Couleur ou caractère particulier du phare.	Hauteur en pieds du foyer de la lanterne au-dessus du niv. des hautes eaux.	Hauteur en pieds du sol à la girouette.	Année où le phare a été allumé.	Nature et ordre de l'appareil d'éclairage.	Remarques.
Rouge.....	30	.....	.....	C.....	Indique l'entrée du chenal et conduit jusqu'au feu No. 1.
Rouge.....	{ 21 13 }	{ 17 9 }	1831	C.....	Conduisent au chenal des Iles Plates...
En bois; blancs; carrés.....	.....	.....	1857	O.....	Guident au chenal de Lavaltrie et à l'île Bouchard, indiquent le nouveau chenal et doivent être tenus en ligne jusqu'à ce que les lumières de Lavaltrie soient l'une par l'autre.
Octogone; en bois; blanc.....	.....	.....	1866	C.....	Fait éviter l'île.
En bois; blancs.....	{ 30 14 }	{ 26 14 }	1843	C.....	Guident dans le chenal de l'île à la Bague et font parer le poulier au nord et le banc au sud.
Octogone; en bois; blanc.....	24	1	1831	C.....	Indique l'île, qui est très-basse. On enlève ce phare l'hiver à cause des glaces.
Carrés; en bois; blanc.....	.....	.....	.....	C.....	Conduisent à l'entrée du chenal de Verchères en remontant et en descendant le fleuve. Variation en 1869, 12 1/2° ouest
Phare haut et ph. bas; octogones en bois; blancs.....	{ 53 25 }	.....	1846	C.....	Guident dans le chenal entre la Pointe-aux-Trembles et Varennes, en remontant jusqu'à la Longue-Pointe.
En bois; octogones.....	{ 38 29 }	{ 31 21 }	1830	C.....	Lumières rouges; indiquent le chenal le plus profond jusqu'au et depuis le haure. Variation en 1870, 11° 45' O.
Carré; en bois; blanc.....	23	17	1849	C.....	Variation en 1870, 11° 25' O.
Circulaire; en fer; rouge.....	20	.....	1849	C.....	Tour blanche sur bateau; lanterne rouge.
Rouge.....	20	.....	.....	C.....	Tour blanche sur bateau; lanterne rouge.
En fer; rouge.....	21	17	.....	C.....	Tour blanche sur bateau; lanterne rouge.
En bois.....	29	25	.....	C.....	.....
Lant. sur une cons. en charp.	35	25	1870	C.....	.....
Hexagone; blanc.....	45	30	1871	C.....	Balise rouge.
.....	35	30	1871	C.....	Balise rouge.

LISTE des phares du Canada sous la direction

FLEUVE

Nom du phare.	Position.	Latitude N.	Longitude O.	Nombre et situations relatives des lumières.	Fixe; A. écl.; F. et à écl.; Tourn.; Intermit.; Alt.	Intervalle des révolutions. ou des éclats.	Portée en milles par un temps clair.
Batture verte.....	Sur une jetée, côté S. du chenal, à 7m. au-dessous de la cité d'Ottawa.....	45 29 30	75 31 20	Une.....	F	.....	9
Chateauguay.....	Bateau-lumière, à 4½ mils. au-dessus de Lachine.....	45 24 0	73 49 18	Une.....	F	.....	6
Beauharnois.....	Entrée inférieure du canal, rive sud.....	45 19 40	73 54 30	Deux N. 61° E., à 414 verges d'intervalle.	F	.....	10
Grosse Pointe.....	Entrée supérieure du canal Beauharnois.....	45 15 35	74 9 25	Deux.....	F	.....	8
Vis-à-vis la Grosse Pointe.....	Sur des jetées dans le fleuve	45 15 30	74 9 30	Deux.....	F	.....	3 ou 4

LAC ST.

Côteau du Lac.....	Sur débarcadère.....	45 15 30	74 13 10	Une.....	F	.....	3
Pointe McGee.....	Rive Nord.....	45 12 25	74 19 10	Une.....	F	.....	10
Ile aux Cerises.....	Côté sud du chenal nord.	45 9 10	74 22 30	Une.....	F	.....	10
Ile aux Cerises.....	Sur jetée dans le fleuve.....	45 8 20	74 25 40	Une.....	F	.....	8
Cajeu.....	Côté nord du chenal sur jetée à 4 milles sud-ouest du village de Lancaster.	45 6 40	74 30 30	Une.....	F	.....	8
Canal Cornwall.....	.....	45 1 0	74 55 25	Une.....	F	.....	.....

ENTRE LES LACS ST. FRANCOIS

Batture de Coles..	Sur jetée à 5 milles ouest de Brockville, à ¾ de mille de la rive nord.....	44 34 10	75 45 40	Une.....	F	.....	6
Ile du Grenadier..	Pointe S. O. de l'île, côté N. du chenal, à 2 milles au-dessous de Rockport.	44 24 30	75 54 10	Une.....	F	.....	10
Ile Lyndock.....	Pointe N. O. de l'île, côté S. du chenal, à 5 milles O. de Rockport.....	44 22 30	76 0 10	Une.....	F	.....	7
Passe Gananoque.	Pointe N. E. de la petite île Stave, côté S. du chenal, à 5 milles au-dessous de Gananoque.....	44 20 50	76 4 10	Une.....	F	.....	7
Batture Jack Straw	Sur jetée, côté nord du chenal, à trois milles de Gananoque.....	44 21 0	76 6 30	Une.....	F	.....	6
Batture Spectacle.	Sur jetée, côté nord du chenal, à 2 milles O. de	44 20 15	76 10 40	Une.....	F	.....	9
Rocher du Chaval Rouge.....	Sur jetée côté S. E. du chenal, à ½ mille O. de la batture Jack Straw.....	44 19 30	76 11 20	Une.....	F	.....	.....

département de la marine et des pêcheries.—Suite.

ST. LAURENT.—Suite.

Couleur ou caractère particulier du phare.	Hauteur en pieds du foyer de la lanterne au-dessus du niv. des hautes eaux.	Hauteur en pieds du sol à la grenette.	Année ou le phare a été allumé.	Nature et ordre de l'appareil d'éclairage.	Remarques.
En bois, blanc.....	36	17	.....	C.....	.....
Rouge.....	20	.....	1849	C.....	Tour blanche, lanterne rouge
En bois, charpente carrées. Carrés; en bois; l'un rouge et l'autre blanc.....	20	20	1850	C.....	En les tenant l'un par l'autre, on court sur le feu de Chateauguay. Variation en 1869, 11° 15' O.
Carrés; en bois; l'un rouge et l'autre blanc.....	.....	.....	1850	C.....	
.....	.....	.....	1850	C.....	Il faut les tenir l'un par l'autre en sortant du canal, jusqu'à ce que les feux d'en haut soient l'un par l'autre.

ST. FRANÇOIS.

Au bout d'une perche.....	24	.....	.....	C.....	Lumière rouge.
Carré; en bois; blanc.....	30	24	.....	C.....	A mi-distance entre le Côteau et l'île aux Cerises.....
do do.....	40	30	1847	C.....	Vis-à-vis la lumière, il y a une balise au nord du chenal.
do do.....	.....	.....	1849	C.....	
do do.....	20	20	1844	C.....	Variation en 1869, 9½° O. Sous le contrôle du surintend. des travaux publics.
.....	.....	.....	1865	C.....	

ET ONTARIO.

Blanc; carré; en bois.....	33	31	1856	C.....	Ces petits feux servent à indiquer le chenal à travers les Mille Îles, entre Brockville et Kingston. Variation en 1870, 7° 15' O.
do do.....	55	37	1856	C.....	
do do.....	40	26	1856	C.....	
do do.....	44	37	1856	C.....	
do do.....	31	29	1856	C.....	
do do.....	28	26	1856	C.....	
do do.....	28	26	1856	C.....

LISTE des phares du Canada sous la direction du
ENTRE LES LACS ST. FRANÇOIS

Nom du phare.	Position.	Latitude N.	Longitude O.	Nombre et situations relatives des lumières.	Fixe; à éclat; fixe et à éclat; Tourm.; Intermitt.; Alt.	Intervalle des révolutions ou des éclats.	Porté en milles par un temps clair.
Ile Brulée.....	Pointe S. E. de l'île; côté nord du chenal, à $\frac{3}{4}$ de mille de la batture Spectacle.....	44 19 57	76 11 40	Une.....	F		10
Ile Wolfe.....	Sur la pte. Québec ou p. E.	44 14 40	77 16 20	Une.....	F		6

LAC

Ile aux Serpents..	Sur jetée sur la barre, côté N. du chenal, à 5 milles ouest de Kingston.....	44 11 30	76 37 40	Une.....	F		6
Gage ou Simcoe..	Pointe sud ouest de l'île Simcoe, à 9 milles ouest de Kingston.....	44 9 20	76 38 40	Une.....	F		15
Ile aux Tourtes..	Quatre milles de la tête de l'île Wolfe.....	44 4 10	76 38 10	Une.....	Tr.	Une minute 10 secondes.....	15
Outer Drake ou False Ducks....	Pointe E. de l'île.....	43 57 0	76 49 0	Une.....	F		22
Pointe Plaisante..	Entrée de la baie de Quinté.....	44 6 30	76 55 30	Une.....	F		10 $\frac{1}{2}$
Pointe Pierre.....	Sur la pointe.....	43 51 0	77 13 40	Une.....	Tr.	Toutes les min. et 40 secondes.	21
Pointe au Saumon ou p. Maligne..	Sur la pointe.....	43 52 0	77 19 45	Une.....	F		...
Ile du Télégraphe. Scotch Bonnet ou Ile aux Œufs..	Baie de Quinté.....	44 10 20	77 9 45	Une.....	F		12
Presqu'Isle.....	Sur petite île, 1 mille S. O. de l'île Nicholson.....	43 54 0	77 38 0	Une.....	F		12
		43 59 30	77 45 30	Une.....	F		18
		44 00 20	77 46 0	Deux, O.S.O., et E. N. E. environ.....	F		3ou4
Cobourg.....	Sur tête de jetée.....	43 57 10	78 14 0	Une.....	F		8
Peter Rock ou Ile au Goëland....	O. par S., à 4 miles de Cobourg.....	43 56 10	78 17 0	Une.....	F		10
Port Hope.....	Sur tête de jetée, côté E.	43 56 15	78 20 0	Une.....	F		4
Darlington.....	Sur tête de jetée.....	43 52 30	78 43 20	Une.....	F		4
Port d'Oshawa....	Sur tête de jetée.....	43 52 0	78 52 30	Une.....	F		...
Havre de Whitby. Pickering ou Liverpool.....	Jetée O.....	43 51 0	79 1 30	Une.....	F		5
Toronto.....	Tête de la jetée E. Pointe Gibraltar, côté S. O. de la pointe, à $1\frac{3}{4}$ m. S. de Toronto. Quai de la Reine, partie O. l'au. feu sur l'aile de la jet.	43 48 45	79 7 20	Une.....	F		...
		43 37 0	79 28 30	Une.....	F		18
		43 38 20	79 28 45	Deux.....	F		6

département de la marine et des pêcheries.—*Suite.*
ET ONTARIO.—*Suite.*

Couleur ou caractère particulier du phare.	Hauteur en pieds du foyer de la lanterne au-dessus du niv. des hautes eaux.	Hauteur en pieds du sol à la girouette.	Année où le phare a été allumé.	Nature et ordre de l'appareil d'éclairage.	Remarques
En bois, carré, blanc.....	64	26	1856	C.....	Ces petits feux, servent à indiquer le chenal à travers les Mille-Iles entre Brockville et Kingston. Variation en 1870, 7° 15' O.
En bois, carré, blanc.....			1856	C.....	

ONTARIO.

En pierre, carré.....	35	35	1858	C.....	Lumière rouge.
Rond, en pierre, blanc....	45	40	1833	C.....	
Blanc.....	46	41	1870	C.....	
Blanc.....	68	62	1828	C.....	
Octogone.....		52	1866	C.....	
Rond, en pierre.....	62	60	1833	C.....	Variation en 1869, 6° 0' O.
Construction carrée, surmontant la maison du gardien, et peinte en blanc	40		1871	C.....	Lumière rouge.
Tour sur habitation; carrée et blanche.....	46	41	1870	C.....	
En pierre, blanc.....	51	54	1856	C.....	
Octogone, en pierre.....	67	63	1840	C.....	
Carré, en bois, blanc.....	20	16	1851 1844	C.....	Feu de port; n'est pas sous le contrôle du département de la marine.
Octogone, en pierre.....	45	48	1840		Sur un rocher vis-à-vis la pointe. Rouge vu du sud; blanc vu de l'est et de l'ouest; feu de port; n'est pas sous le cont. du département de la marine. Variat. en 1869, 3° 30' O. Feu de p. n'est pas sous le cont. du dép. de la marine. N'est pas sous le cont. du dép. de la mar. N'est pas sous le cont. du dép. de la mar.
Sur maison de pierre.....			1863 1844		
Carré en bois.....	12	8	1863 1844		
Hexagone, en pierre.....	66	62	1820		Il y a une cloche d'alarme à cette station. Lumière rouge sur le bras du quai doit être rangée de près à bâbord. Variation en 1868, 2° 50' O. Feu de p. n'est pas sous le cont. du départ. de la mar
En bois, carrés, rouges....	22	16	1838		

LISTE des phares du Canada sous la direction du

LAC

Nom du phare.	Position.	Latitude N.	Longitude O.	Nombre et situations relatives des lumières.	Fixe; A. écl.; F. et à écl.; Tourn.; Internit.; Alt.	Intervalle des révolutions ou des éclats.	Portée en milles par un temps clair.
Port Credit.....	Sur quai.....	43 33 30	79 40 10	Une.....	F	.....	.....
Oakville.....	Sur tête de jetée.....	43 26 45	79 45 20	Une.....	F	.....	12
Baie de Burlington	Jetée S. de l'entrée.....	43 18 07	79 53 30	Deux.....	F	.....	15 } 4 }
Port Dalhousie...	Sur tête de jetée Est.....	43 13 40	79 20 30	Une.....	Tr	.....	10
Ile au Renard....	Lac Simcoe.....	44 19 30	79 30 0	Une.....	F	.....	12

LAC

Port Colborne, feu d'alignement.	Tête de jetée O.....	42 53 07	79 19 30	Deux.....	F	.....	12
Ile Mohawk....	Sur une île entre les Ports Colborne et Maitland, à 1 mille S.-O. de la terre ferme.....	42 50 10	79 37 0	Une.....	Tr	Toutes les 3 min.	10
Port Maitland...	Jetée Ouest.....	42 51 40	79 39 50	Une.....	F	.....	10
Port Dover.....	Jetée Ouest.....	42 47 30	80 16 30	Une.....	F	.....	8
Longue Pointe ou Pointe Nord....	Extrémité Est.....	42 33 08	80 9 10	Une.....	F	.....	25
Riv. à la Loure ou Port Burwell...	A 333 verges du rivage.....	42 39 08	80 54 30	Une.....	F	.....	12
Riv. à la Barbué ou Port Bruce.....	.....	42 39 20	81 5 40	Une.....	F	.....	.....
Port Stanley....	Extrémité de la jetée O.....	42 40 08	81 17 0	Une.....	F	.....	4
Ile Pelée.....	Pointe N.-E.....	41 50 20	82 45 30	Une.....	F	.....	9
Pointe Pelée.....	Sur caisson, à 2 1/2 milles S. de l'extrémité de la pointe, rive nord.....	41 52 20	82 38 0	Une.....	Tr	.....	20
Ile du Milieu....	Entre la Pointe Pelée et l'île Kelly.....	41 40 58	82 40 15	Une.....	F	.....	12
Amherstburg....	Ile au Bois Blanc, Pointe S.	42 6 08	83 13 30	Une.....	F	.....	18

RIVIÈRE

Rivière Thames...	Emb. de la rivière, rive S.	42 18 40	82 36 0	Deux S. 26° E., et N. 26° O., à 450 verges d'intervalle.	F	1 } 6 }
-------------------	-----------------------------	----------	---------	--	---	-------	------------

département de la marine et des pêcheries.—*Suite.*

ONTARIO.—*Suite.*

Couleur ou caractère particulier du phare.	Hauteur en pieds du foyer de la lanterne au-dessus du niv. des hautes eaux.	Hauteur en pieds du sol à la girouette.	Année où le phare a été allumé.	Nature et ordre de l'appareil d'éclairage.	Remarques.
.....	.....	.....	1863	.....	N'est pas sous le contrôle du département de la marine.
Octogone, en bois.....	42	36	1836	C.....	.....
Haut phare en p.; pet. ph. en bois et de coul. blan..	{ 60 18	{ 54 14	{ 1838 1845	{ C.....	.....
En bois; blanc.....	53	44	1852	C.....	A l'entrée du canal Welland.
Tour carrée et brune.....	46	39	1870	C.....	.....

ÉRIÉ.

En bois; blanc.....	{ 58 14	{ 54 10	1852	C.....	A l'entrée du canal Welland.
Rond; en pierre; blanc....	64	60	1848	C.....	Variation en 1870, 2° 40' O.
Hexagone, en bois, blanc..	.....	.....	1848	C.....	A l'entrée de la Grande Rivière.
Hexagone, en bois, blanc..	20	20	1846	C.....	.....
Octogone, en bois.....	65	60	1843	C.....	Variation en 1870, 1° 40' O.
Octogone, en bois.....	96	46	1840	C.....	.....
Sur un poteau.....	.....	.....	.....	.....	N'est pas sous le contrôle du département de la marine.
Lanterne.....	20	20	1844	C.....	.....
Rond; en pierre.....	45	40	1833	C.....	O. par N.; fait éviter la batture de l'île Pelée. Variation en 1870, 9° 45' E. Le 21 sept. 1872, la lumière sur l'île Pelée fut changée en lumière blanche, fixe, et Pelée Spît en lumière blanche, tournante.
Octogone, en bois, blanc....	76	61	1861	C.....	.....
Carrée, en bois, blanc.....	70	49	1872	C.....	Rouge.
Rond, en pierre.....	56	40	1837	C.....	.....

ST. CLAIR.

Tour carrée, en bois; tour ronde, en pierre.....	{ 34 15	{ 30 15	{ 1837 1845	Les deux lumières tenues l'une par l'autre font passer la barre.
--	------------	------------	----------------	-------	--

LISTE des phares du Canada, sous la direction du

LAC

Nom du phare.	Position.	Latitude N.	Longitude O.	Nombre et situations relative des lumières.	F. - A écl. - F. et à écl. - Tourn. - Intern. - Altern.	Intervalles des révolutions ou des éclats.	Portée en milles par un temps clair.
Goderich	Sur rive élevée au S. de l'entrée du port. Deux sur la jetée N.	43 45 10	81 32 30	Trois	F	.....	lum. élevée. 25
Pointe Clark	Rive N. environ 20 milles N. E. de Goderich	44 4 40	81 34 30	Une	Tr	Chaq. ½ minute.	15
Ile Chantry	Côté sud, environ 2½ milles ouest de Saugeen	44 29 40	81 13 0	Une	F	.....	15

BAIE

Ile aux Anses	Pte. N.E. de l'île; entrée de la baie Georgienne ..	45 19 40	81 32 10	Une	Tr	De 3 m. en 3 m. Inter. des éclats 1½ minute	15
Ile Griffith, N	Ext. N.E. de l'île; à 20 milles d'Owen Sound ..	44 50 30	80 42 40	Une	F	.....	12
Ile Nottawasaga	A environ 4 milles N.O. de Collingwood	44 22 30	80 4 20	Une	à écl	Chaq. ½ minute.	10
Collingwood	Brise-lames	44 31 0	80 2 10	Une	F	.....	6
Pointe Michel	Baie Michel, côté S. de la Grande Manitouline ..	45 34 20	81 56 0	Une	F	.....	13
Ile au Chrétien	Partie S.E. de l'île; 1¼ mil. de la terre ferme	44 47 20	79 57 30	Une	F	.....	8
Parry Sound	Ile au Vison	45 22 0	80 12 45	Une	F	.....	16
Ile Solitaire .....	.....	45 33 30	81 15 48	Une	F	.....	20
Byng Inlet .....	.....	45 44 12	80 27 30	.....	F	.....	.....
Rocher Rouge	A un m. E. de Killarney, sur la pte. du Rocher Ro. 1½ mille N.O. du phare du Rocher Rouge	45 58 40	81 16 30	Une	F	.....	8
Ile aux Perdrix .....	.....	45 59 20	81 19 50	Une	F	.....	5
Feux d'alignement.	Shaftesbury ou Petit Courant	45 59 30	81 47 40	Deux	F	.....	6
Ile Clapperton	Pointe Nord	46 3 0	82 5 0	Une	F	.....	8
Ile au Soufre	Extrémité O. de l'île	46 9 0	83 30 0	Une	F	.....	12

LAC

St. Ignace	A 3 milles de l'île St. Ignace	48 42 15	88 10 30	Une	F	.....	8
Pointe au Porphyre .....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Ile Michipicoten	Pte. S. de l'île Michipicoten ..	47 42 15	86 1 35	Une	F	.....	18
Hav. de Québec, pr. du havre de l'île Michipicoten	Ile Agate, havre de Québec	47 42 50	86 2 10	Une	F	.....	10

département de la marine et des pêcheries.—*Suite.*

HURON.

Couleur ou caractère particulier du phare.	Hauteur en pos. du foyer de la lanterne au-dessus du niv. des hautes eaux.	Hauteur en pieds du sol à la girouette	Année où le phare a été allumé.	Nature et ordre de l'appareil d'éclairage.	Remarques.
Tour carrée, blanche	150	20	1847	C	Variation en 1870, 0° 50' O. Lumière sur la berge est seule sous le contrôle du département de la marine.
Ronde, blanche	87	87	1859	D. 2e ordre	
Ronde, blanche	86	86	1859	D. 2e ordre	

GEORGIENNE.

Ronde, blanche	90	85	1859	D. 2e ordre	Variation en 1870, 0° 50' O.
Ronde, blanche	130	85	1859	D. 3e ordre	
Ronde, blanche	86	85	1859	D. 2e ordre	Lumière rouge; n'est pas sous le contrôle du département de la marine.
Sur charpente	24	.....	1858	C
Blanche, carrée	40	28	1870	C	
Blanche, ronde	61	60	1859	D. 4e ordre	
Tour carrée sur l'habitation du gardien, blanche	56	40	1870	C	Au côté N. du chenal, guide pour entrer dans le havre de Killarney.
Blanche, carrée	195	42	1870	C	
Sur une construct. en bois	60	60	1870	C	
En bois, carrées, blanche	{ 30 20 } 20 12	.....	1866	C
En bois, carrée, blanche	30	20	1866	C	
En bois, carrées, blanche	{ 24 22 } .....	.....	1866	C
En bois, carrée, blanche .....	.....	35	1866	C
Tour car., en bois, blanche	45	20	1867	C	

SUPÉRIEUR.

Tour car., en bois, blanche .....	.....	.....	1866	C	Position d'après la carte de Bayfield. En cours de construction.
Carrée, en bois, blanche	56	32	1872	.....
Carrée, en bois, blanche	32	20	1872	.....	.....

LISTE des phares du Canada sous la direction

NOUVEAU
GOLFE ST.

Nom du phare.	Position.	Latitude N.	Longitude O.	Nombre et situations relatives des lumières.	F. — A. éol. — F. et à éol. — Tourn. — Intern. — Altern.	Intervalles des révolutions ou des éclats.	Porté en milles par un temps clair.
Dalhousie	Côté S. de l'entrée du havre	48 3 45	66 20 50	Une	F		13
Eathurst	Sur la Pointe Alston	47 39 10	65 36 40	Deux	F		10
Caraquette	Ile Caraquette, Baie des Chaleurs	47 49 40	65 54 0	Une	F		14
Shippegan	Sur l'île, Hav. de Shippegan	47 43 0	64 38 0	Une	F		11
Ile Miscou	Pointe aux Bouleaux	48 1 0	64 29 25	Une	F		12
Tracadie	Côté N. du Ravin Tracadie	47 30 0	64 52 0	Une	F		12
Ile du Portage	Sur la pointe S. de l'île	47 9 50	65 2 40	Une	F		12
Ile au Renard	Sur la pointe N. O. de l'île	47 8 10	65 2 30	Deux	F		10
do	Extrémité E. de l'île	47 6 50	65 0 10	Deux	F		10
Pointe aux Chênes	Baie de Miramichi	47 7 40	65 15 10	Deux	F		10
Plage de Grant	Baie de Miramichi	47 5 30	65 28 10	Deux, étant S. O. et N. E. l'une de l'autre	F		10
Plage de Preston	Baie de Miramichi	47 4 50	65 54 40	Deux	F		10
Pointe Escuménac	Sur la pointe	47 4 32	64 47 30	Une	F		14
Richibouctou	Sur tête de jetée	46 39 40	64 42 30	Une	F		14
Pointe Cassie	Sur la pointe	46 19 15	64 30 20	Une	Tr	Eclats tous les 3 min. alternat.	14
Shédiac (balises)	Ile Shédiac	46 15 20	64 31 50	Deux	F		10
Shédiac	Quai Du Chêne	46 14 20	64 31 0	Une	F		6
Journalmain	Cap Journalmain	46 10 0	63 49 30	Une	F		15

NOUVELLE
GOLFE ST.

Pugwash	Havre de Pugwash	45 52 30	63 40 20		F		8
Ile Amet	Centre de l'île, détroit de Northumberland	45 50 15	63 10 10	Une	F		10
Ile Caribou	Partie N. E.	45 46 0	62 42 20	Une	Tr	Toutes les min.	10
Port de Pictou	Pointe S. de l'entrée	45 41 25	62 39 26	2 verticales; la haute blanche, la basse rouge; à 25 pieds d'intervalle.	F		11
Ile Pictou	Pointe S. E.	45 49 10	62 30 29	Une	F		12
Cap St. George	Sur le côté N. du cap	45 52 35	61 54 40	Une	Tr	De ½ m. en ½ m.	25
Pomquet, baie St. George	Extrémité N. E. de l'île	45 39 40	61 44 30	Une	F		9

du Département de la Marine et des Pêcheries.—Suite.

WICK.
LAURENT.

Couleur ou caractère particulier du phare.	Hauteur en p. ds du foyer de la lanterne au-dessus du niv. des hautes eaux.	Hauteur en pieds, du sol à la grionette.	Année où le phare a été allumé.	Nature et ordre de l'appareil d'éclairage.	Remarques.
Carré, en bois, blanc	49	33	1870	C	Vue de tous les points d'approche.
Lumières balises, hexagones, blanches.	{ 31½ } 27		1871	C	Tenues l'une par l'autre, ces lumières servent à diriger les bâtiments qui entrent dans le havre. La lumière intérieure est plus haute et de couleur rouge. La lumière extér. est blanche.
Tour carrée, sur la maison du gardien, blanche.	52	48	1870	C	
Carré, en bois, blanc	32	20	1872	C	
En bois, octogone; blanc	79	74	1856	C	Lumière rouge.
En bois; carré, blanc	39	20	1872	C	
Blanc	46	42	1869	C	
En bois; blanc	50			C	Deux balises à feu.
En bois, blanc	30		1872	C	Deux balises à feu.
En bois, blanc	{ 40 } 60		1869	C	Deux balises à feu.
Blanc	{ 120 } 140		1869	C	Deux balises à feu.
Blanc	{ 55 } 66		1869	C	Deux balises à feu.
En bois, blanc	70	58	1841	D. 3e ordre	Variation en 1869, 23° 20' O.
Tour carrée, blanche	70	50	1864	D. 4e ordre	
Carré, en bois, blanc	40	27	1872	C	
Blanc	{ 48 } 56		1869	C	
Au bout d'une perche	15		1860	C	Hors du contrôle du dépt. de la marine.
Blanc, octogone	72	45	1870	C	Visible du S.E. par N. à O.

ECOSSE.

LAURENT.

Carré, blanc	48	44	1871	C	Paraît rouge quand on le voit de la mer et blanc quand on le voit du havre.
Carré, en bois, blanc	44	26	1866	C	Il éclaire tout l'horizon.
Carré, blanc	35	26	1868	C	
Octogone, en bois, bandes vertic., rouges et blanches.	65	55	1834	C	Allumés quand la navigation est libre de glaces. Une petite lumière rouge est placée sous la lanterne. En les tenant O.S.O., on pare les récifs E. devant l'île Pictou. Variation en 1870, 22° 40' O.
Carré, blanc	52		1853	C	
Carré, blanc	350	39	1861	C	
Carré, blanc	50	23	1868	C	Lumière rouge, visible de l'ouest au sud par le nord.

LISTE des phares du Canada, sous la direction
NOUVELLE-ECOSSE
CAP BRETON

Nom du phare.	Position.	Latitude N.	Longitude O.	Nombre et situations relatives des lumières.	F. — A. éol. — F. et à écl. — Intern. — Altern. — Tour.	Intervalle des révolutions ou des éclats.	Portée en milles par un temps clair.
Port Hood.....	Entrée S. du havre.....	46 0 0	61 31 40	Une.....	F	.....	10
Ile au Loup de Mer ou Margaree.	Sommet ou milieu de l'île.	46 21 30	61 15 33	Une.....	F	.....	21
Chéticamp.....	Près du bout S. de l'île...	46 36 32	61 3 10	Une.....	Tr.	Toutes les 45 sec.	20
Ingonish.....	Ile Ingonish.....	46 41 20	60 20 0	Une.....	F	.....	15
Ile aux Oiseaux.....	Ile Ciboux, à $\frac{3}{8}$ de mille de l'extrémité N.....	46 23 10	60 22 30	Une.....	Tr.	Toutes les min.	14
Havre Ste. Anne. Pte. du Roch. Noir	Sur la pointe N. de la grève Côté S. de l'entrée du Grand Bras d'Or.....	47 17 30	60 32 15	.....	F	.....	8
Pointe Basse.....	Pointe Plate côté E. de la Baie des Espagnols.....	46 18 30	60 23 30	Une.....	F	.....	.....
Ile Flint.....	Sur l'île.....	46 11 5	5 45 50	Une.....	Tr.	Toutes les 15 sec.	12
Ile Scattarie.....	Pte. N. E. sur le Trap Rock	46 2 13	59 40 18	Une.....	Tr.	Visible 1 minute, éclipsé une $\frac{1}{2}$ minute.....	15
Main-à-Dieu.....	Sur le côté sud de la pte. O. de l'île Scattarie.....	46 0 30	59 47 30	.....	F	.....	9
Hav. de Louisbourg	Côté N. de l'en. à 60 brasses en dedans de la pointe,	45 54 34	59 57 15	Une.....	F	.....	16
Ile Verte.....	Sommet de l'île.....	45 28 51	60 53 40	Une.....	F	.....	14
Havre de Sydney. Cap Canso.....	A l'extré. O. de la Bar. S. Partie nord de l'île aux-Atacas.....	46 12 40	60 12 40	Une.....	F	.....	10
		45 19 50	60 55 29	2 dans une tour, placées vert., à 12 vgs. l'une de l'autre.	F	.....	la haute 15 la basse 9
Havre de Canso... Havre d'Arichat..	Sur l'île Hart ou Cutler.. Pointe Marache, entrée sud, Ile Madame.....	45 21 0 45 29 2	60 58 31 61 1 52	Une..... Une.....	F F	..... .....	12 8

du département de la marine et des pêcheries.—*Suite.*

—*Suite.*
CAP BRETON.

Couleur ou caractère particulier du phare.	Hauteur en pieds du foyer de la lanterne au-dessus du niv. des hautes eaux.	Hauteur en pieds du sol à la girouette.	Année où le phare a été allumé.	Nature et ordre de l'appareil d'éclairage.	Remarques.
Tour carrée; blanche.....	54	.....	1854	C.....	Lum. rouge côté N., lum. blanche côté S.
Tour carrée, blanche.....	298	.....	1854	C.....	Cette lumière peut se trouver cachée aux navires dans une proximité dangereuse de l'île, par les falaises qui la bordent.
Tour carrée; blanche.....	149	24	1872	C.....	Eclats alternatifs blancs et rouge. Le feu est allumé pour guider à l'entrée durant les nuits sombres.
	237	40	1871	D. 5e ordre.....	
Blanc.....	77	33	1863	C.....	Eclats alternatifs blancs et rouge. Le feu est allumé pour guider à l'entrée durant les nuits sombres.
	24	30	1871	C.....	
Carrée; blanc.....	45	23	1868	C.....	
Octogone; bandes verticales rouges et blanches.....	70	51	1832	C.....	Variation en 1869, 25° 45' O. Visible tout autour de l'horizon.
Octogone; blanc.....	65	43	1856	C.....	
Octogone; blanche.....	90	70	1839	Lum. catop. avec réflec. paraboliques et becs d'Argand.....	Ce feu ne doit jamais être amené à l'est du N. N. E. ou au sud du S. S. O., et il ne faut pas en approcher de plus près de $\frac{1}{2}$ mille. Il y a ici une chaloupe pour porter secours.
Carré; en bois; blanc.....	90	40	1871	C.....	Feu rouge.
Blanc; avec bande noire verticale.....	85	35	1842	Lum. catop. avec réflec. paraboliques et becs d'Argand.....	Sur l'habitation du gardien. Variation en 1869, 26° O.
En bois; carré; blanc.....	70	31	1865	do	Lumière rouge, au centre de l'habitation du gardien, visible sur l'horizon.
Carré; en bois; blanc.....	30 $\frac{1}{2}$	20	1872	do	Feu rouge.
Octogone; en bois; bandes horizontales rouges et blanche.....	{ 75 } { 40 }	60	1815	do	Un sifflet d'alarme à environ 100 verges au sud du phare; par temps de brume on le fera résonner huit secondes par minute.
En bois; carré; blanc.....	42	28	1872	do	Feu rouge.
En bois; carré; blanc.....	34	.....	1851	do	

LISTE des phares du Canada, sous la direction du
NOUVELLE

Nom du phare.	Position.	Latitude N.	Longitude O.	Nombre et situations relatives des lumières.	Fixe; A. écl.; F. et à écl.; Tourm.; Intermit.; Alk.	Intervalles des révolutions ou des éclats.	Portée en milles par un temps clair.
Havre Arichat....	Sur l'île de Jersiais....	45 30 20	61 3 4	Une.....	F.....	.....	11
Havre de Guysboro	Côté O. de l'entrée près de la Pointe Peart, Baie de Chedabouctou....	45 22 47	61 29 11	Une.....	F.....	.....	8
Sand Point.....	Entrée S. Pointe du Remous ou de Sable.....	45 31 30	41 14 40	Deux horizontales, à 8 vgs. d'intervalle.	F.....	.....	8
Pointe Tupper....	Havre aux Vaisseaux....	45 36 40	61 22 0	Une.....	F.....	.....	7
Canso Nord.....	Entrée N., côté O. 120 verges en dedans....	45 41 42	61 29 10	Une.....	F.....	.....	18
Île White Head...	Extrémité S.O.....	45 11 58	61 8 15	Une.....	Tr.	Toutes les 20 sec.	11
County Harbor...	Sur l'île Verte.....	45 6 18	61 32 31	Une.....	F.....	.....	14
Liscomb.....	Sur l'île Liscomb.....	44 59 20	61 57 51	Une.....	Tr.	Rouge et blanc, écl. toutes les 2 m	15
Île au Castor.....	Partie S.E. de l'île au Castor ou île William..	44 48 10	62 20 30	Une.....	Tr.	Toutes les 2 min.	12
Île aux Œufs.....	Centre de l'île.....	44 39 51	62 51 32	Une.....	Tr.	Toutes les min.	14
Île au Diable.....	Île au Diable, partie S.O. entrée E. du havre....	44 34 48	63 27 15	Une.....	F.....	.....	8
Plage de Meagher.	Tour Sherbrooke, plage de Meagher, côté E. de l'entrée.....	44 36 6	63 31 55	Une.....	F.....	.....	12
Tête de Chedabouctou	Côté O. de l'ent. du havre d'Halifax.....	44 30 21	63 30 49	Une.....	Tr.	Eclats blanc tous les minutes....	18 20ou 21
Sambro'.....	Milieu de l'île.....	44 26 11	63 33 30	Une.....	F.....	.....	.....
Pointe à Peggy...	Côté E. de l'entrée de la baie Ste. Marguerite....	44 29 30	63 55 0	Une.....	F.....	.....	.....
Baie de Mahone ..	Hobson's Nose, B. Mahone	44 24 56	64 13 46	Une.....	F.....	.....	11

département de la Marine et des Pêcheries.—*Suite.*ÉCOSSE.—*Suite.*

Couleur ou caractère particulier du phare.	Hauteur en pieds du foyer de la lanterne au-dessus du niv. des hautes eaux.	Hauteur en pieds du sol à la girouette.	Année où le phare a été allumé.	Nature et ordre de l'appareil d'éclairage.	Remarques.
Carré; en bois; blanc....	39	28	1872	C.....	Rouge.
En bois; carré; blanc....	30	20	1864	do	Variation en 1869, 23° 10' O.
En bois; carré; blanc; avec un carreau noir....	25 chac.	.....	1851	do	Lumières aux fenêtres de chaque bout du phare.
Carré; blanc.....	44	24	1870	do	Lumière rouge. Les terres sur le côté sud empêchent de voir ce phare à plus de trois milles dans cette direction.
En bois; carré; blanc....	110	35	1842	do	Bon mouillage sous le phare par vent de terre. La lanterne surmonte l'habitation du gardien.
En bois; pyramidal; lanterne octogone.....	55	35	1854	do	Lumière ne disparaît jamais totalement durant les éclipses. Eclats et éclipses de 10 secondes.
En bois; carré; blanc....	51	28	1873	do	
En bois; carré; blanc....	64	28	1872	do	
Blanc; avec 2 ronds noirs du côté de la mer S.S.O..	70	35	1846	do	Sur maison.
En bois; octogone; avec bandes verticales noires et blanches du côté de la mer.	80	45	1865	do	Lumière blanche et rouge alternativement, visible sur tout l'horizon.
Octogone; rouge brun; avec ceinture blanche.....	45	.....	1852	do	Rouge sombre vu du large. Station de pilotes.
Blanc; toit circulaire et rouge.....	58	48	1815	do	Quand on relève le feu de Sambro, à l'O. S. O. on ne doit pas relever celui-ci à l'O. du N. pour parer l'écueil du Cap Thrum. Variation en 1869, 20° 10' O.
Carré; en bois; blanc....	132	22½	1872	.....
Octogone; blanc.....	115	60	1758	do	Dans les temps de brouillards et de brume on tirera du canon à la station des signaux sur l'île Sambro comme suit:— Deux canons de 24 seront tirés successivement en réponse aux coups de canon d'alarme des navires, et le même signal sera donné de l'île en réponse au sifflet des vapeurs.
Blanc; carré.....	65	26	1868	do	Lumière rouge. Lanterne sur habitation.
En bois; carré; blanc....	68	29	1872	do	Lumière rouge.

LISTE des phares du Canada, sous la direction du

NOUVELLE-

Nom du phare.	Position.	Latitude N.	Longitude O.	Nombre et situations relatives des lumières.	Fixe; A. écl.; F. et à écl.; Tourm.; Intermit.; Alt.	Intervalles des révolutions ou des éclats.	Portée en milles par un temps clair.
Chester, baie de Mahone	Sur l'île Ironbound Est, un peu à l'est du centre de l'île.	44 26 10	64 4 50	Une.....	F		16
Ile de la Croix	Ile de la Croix, pointe E. baie de Lunenburg	44 18 43	64 9 57	Deux verticales à 15 verges d'intervalle....	Haute à écl. Basse fixe.	De m. en m.	La haute 14. La basse 6.
Lunenburg ou Pte. de la Batterie.....		44 21 41	64 17 36	Une.....	F		12
Ile Moser	Sur l'île, côté O. de l'entrée de la rivière de la Hève	44 14 15	64 18 50	Une.....	F		
Ile Ironbound Ouest côté S.....	Près du cap La Hève, emb. rivière de la Hève	44 13 43	64 16 19	Une.....	Tr	T. les 30 secondes	13
Port Medway	Tête de la Medway, côté O. de l'entrée.....	44 6 10	64 32 14	Une.....	F		10
Liverpool	Ile Coffin, Pointe S., baie de Liverpool	44 1 58	64 37 34	Une.....	Tr	De 2 min. en 2m.	16
Pointe du Fort	Pointe du Fort, baie de Liverpool, entrées S.....	44 2 30	64 42 20	Une.....	F		7
Little Hope	Vers le centre de l'île....	43 48 31	64 47 15	Une.....	Tr	De min. en min.	12
Port Hébert	Côté E. de Pt. Hébert Har	43 48 40	64 55 24	Une.....	F		10
Havre de Ragged Island	Rocher aux Goëlands....	43 29 14	65 5 50	Une.....	F		16
Havre de Shelburne	Cap Roseway, près entrée S.E. de l'île Macnutt....	43 37 17	65 15 45	Deux, vertic., à 21 verg. de distance....	F		La haute 18. La basse 10.
Ile au Nègre.....	Sur l'île au Nègre	43 30 54	65 20 58	Une.....	Tr	Eclats rouge et blanc de min. en minute....	12 10
Barrington	Pointe Baccaro, côté O. de l'entrée	43 26 54	65 28 12	Une.....	F		
Ile Carter	Havre de Ragged Island.	43 42 15	65 5 29	Une.....	F		11
Cap de Sable.....	Sur le Cap	43 23 19	65 37 11	Une.....	Tr	Eclat 15 secondes Eclip. 25 second.	12

département de la marine et des pêcheries.—Suite.

ECOSSE.—Suite.

Couleur ou caractère particulier du phare.	Hauteur en pieds du foyer de la lanterne au-dessus du niv. des hautes eaux.	Hauteur en pieds du sol à la gronette.	Année où le phare a été allumé.	Nature et ordre de l'appareil d'éclairage.	Remarques
Oblong, en bois; blanc; tour et lanterne sur l'habitation du gardien	150	46	1871	D.....	Vu de tous les points d'approche. Lanterne seule visible. Construction cachée par les arbres.
Rouge, base octogone....	{ 100 65 }	53	1832	Lum. catoptriques avec réflec. paraboliques et becs d'Argand.	Pilotes viennent ici. On peut y trouver un abri au besoin. Feu supérieur: éclats, 45 secondes, éclipses, 15 secondes. Variation en 1869, 19¼° O..... Sur le toit de l'habitation, qui est blanche.
Carré, blanc.....	50	24	1864	do	
Carré, blanc.....	55	26	1868	do	Lumière rouge.
Tour carrée; blanche.....	72	29	1855	do	Près du bord de la falaise, qui a 30 pieds d'élévation.
Carré, blanc, avec carreau noir du côté de la mer.	44	23	1851	do	Ressemble à une maison.
Base octogone, bandes horizontales rouges et blanches au nombre de huit.....	65	50	1812	do	Eclats de 30 secondes; éclipses de 90 seconds. Variation en 1869, 18¾° O.
Carré, blanc.....	30	17	1855	do	Lumière rouge, se passe à bâbord en entrant dans le havre.
Carré, blanc.....	40	26	1865	do	Lumière rouge, au centre de la maison du gardien, visible sur tout l'horizon.
Bois, carré, blanc	33	29	1872	do	Lumière rouge.
Carré, blanc.....	56	31	1853	do	
Octogone, bandes verticales noires et blanches....	{ 120 65 }	77	{ 1788, réparé 1858 }	do	Variation en 1869, 17¼° O.
Carré, en bois blanc.....	48	29	1872	do	
Carré, blanc avec rond noir du côté de la mer	49	35	1850	do	Lumière rouge.
Bois, carré, blanc	66	29	1872	.....	Lumière rouge.
Blanc, octogone.....	53	50	1861	Lum. catoptriques avec réflec. paraboliques et becs d'Argand.	Variation en 1869, 17° 10' O.

LISTE des phares du Canada sous la direction du

NOUVELLE-ÉCOSSE

Nom du phare.	Position.	Latitude N.	Longitude O.	Nombre et situations relatives des lumières.	Fixe; à éclat; fixe et à éclat; Tour; Intermit.; Alt.	Intervalles des révolutions ou des éclats.	Portée en milles par un temps clair.
Havre de Pubnico.	Beach Point, côté E. de l'entrée à 60 brasses de la marque de la basse mer.	43 35 45	65 46 54	Une.....	F.....	.....	8
Rivière Tousquet.	Ile au Gros Poisson, pointe S.-O.	43 42 10	65 57 15	Deux, horizontales à 8 vgs. d'intervalle.	F.....	.....	12

BAIE DE

Ile au Loup-Marin.	Pointe S., $\frac{1}{2}$ de mille de l'île	43 23 34	66 0 52	Une.....	F.....	.....	18
Yarmouth ou Cap Fourchu.....	Cap E., Pointe S.....	43 47 28	66 9 21	Une.....	Tr	Toutes les minut. et 45 secondes.	18
Cap Ste. Marie ...	Côté E. de la baie.....	44 5 20	66 12 40	Une.....	Tr	Toutes les 30 secondes, rouge et blanc alternat.	8
Sissibou.....	Côté S. de l'entrée de la riv.	44 26 30	66 1 15	Une.....	F.....	.....	8
Ile Bryer.....	Pointe N.-O.....	44 14 57	66 23 30	Une.....	F.....	.....	13
Westport.....	Ile Peters, entrée S. du Grand Passage.....	44 15 30	66 20 20	Deux, horizontales à 24 pds. d'intervalle.	F.....	.....	10
Tête de Cochon ...	Tête de Cochon, 50 pieds du bord de la falaise ...	44 24 16	66 13 0	Une.....	Tr	Altern. rouge et blanc, éclats de minut. en min.	13
Digby ou Annapolis.....	Pointe Prim, pointe S. de l'entrée.....	44 41 34	65 47 20	Une.....	F.....	.....	13
Anse de Marshall ou Port Williams	Rive S., Baie de Fundy..	44.56 52	65 16 0	Deux, vertic., 20 pds. d'inter.	F.....	.....	10
Margaretsville....	do.....	45 2 57	65 4 0	Deux.....	F.....	.....	8
Roche Noire.....	Rive S.....	45 10 10	64 46 0	Une.....	F.....	.....	12

département de la marine et des pêcheries.—*Suite.**Suite.*

Couleur ou caractère particulier du phare.	Hauteur en pieds du foyer de la lanterne au-dessus du niv. des hautes eaux.	Hauteur en pieds du sol à la girouette.	Année où le phare a été allumé.	Nature et ordre de l'appareil d'éclairage.	Remarques.
Carré; blanc.....	28	20	1854	Lumières catoptriq. avec réflecteurs parabol. et becs d'Argand.	Ouvert à l'O. de l'île St. Jean et relevé au N.E. quart N. il faut parer le banc; en venant au port de tout autre côté il faut relever le feu au N. de l'E.N.E. avant de courir dessus, pour parer l'écueil devant la pointe Ste. Anne.
En bois; blanc; carré,.....	.....	.....	1864	do	Visible du large aux fenêtres des deux pignons d'une maison habitée.

FUNDY.

Octogone; blanc.....	98	60	1830	Dioptriq. 2e ord.	Le rocher de la Blonde reste à 3 $\frac{1}{2}$ mille S. quart S.O. du phare. variation en 1869, 16° 48' O. sifflet à vapeur près du phare.
Octogone; bandes verticales rouges et blanches.....	117	59	1839	Lumières catoptriq. avec réflecteurs parabol. et becs d'Argand.	Eclats 1 $\frac{1}{2}$ min.; éclipses $\frac{1}{2}$ min. Sifflet d'alarme sur le côté O. résonne par temps de brume et de neige 10 sec. par min. Feu rouge et blanc alternatif.
Octogone; blanc.....	103	43	1868	do	do
Blanc; en bois; pyramidal	36	33	1870	do	do
Octogone; blanc.....	92	55	1809	do	Variation en 1869, 17° 45' O. Il sera probablement placé un sifflet d'alarme sur l'île aux Églantiers au printemps.
Carré; blanc.....	40	15	1850	do	do
	chac..				Visibles du nord quant on les relève entre le S. quart S.O. et le S.S.O., et du S. quant on les relève entre le N.E. quart E., et N.N.O. $\frac{1}{2}$ O.
Carré; bandes verticales rouges et blanches.....	.....	.....	1864	do	do
Carré; blanc.....	76	22	1817	do	Variation en 1869, 18° 50' O. Sifflet d'alarme sur pointe à Prim. Par tempêtes de neige et temps de brume, on le fait résonner 8 sec. par min., laissant entre les coups une intervalle de 52 secondes.
Carré; blanc.....	{ 60 } { 57 }	22	1859	do	Lumière sur toit de l'habitation; lum. inférieure dans une fenêtre cintrée, visible de O.S.O à E.N.E par nord.....
Carré; blanc et noir; bandes horizontales.....	{ 30 } { 27 }	22	1859	do	Lumière rouge, visible de O.S.O à E.N.E. par nord.
Carré; blanc.....	45	35	1848	do	Lumière sur toit de maison, visible de tous les points d'approche.

LISTE des phares du Canada sous la direction du
NOUVELLE
BAIE D'E

Nom du phare.	Position.	Latitude N.	Longitude O.	Nombre et situations relatives des lumières.	Fixe; A. écl.; F. et à écl.; Tour; Intermitt.; Alt.	Intervalles des révolutions ou des éclats.	Portée en milles par un temps clair
Horton	Sur la côte, rive O. de la rivière Avon	45 6 15	64 13 30	Une.....	F	.....	20
Burnt Coat Head. Pointe Spencer....	Bassin des Mines, rive S. Pointe Spencer, rive N. Baie Cobequid	45 18 40	63 48 30	Une.....	F	.....	13
Ile aux Perdrix ou 'Parrsboro'.....	Côté O. de la rivière....	45 23 0	64 19 0	Une.....	F	.....	9
Riv. aux Pommes. Cap Capstan ou pointe Hetty, entrée N. ....	.....	45 28 20	64 51 30	Une.....	F	.....	12

NOUVEAU

BAIE DE

Grindstone	Partie O. de l'île.....	45 43 13	64 37 25	Une.....	F	.....	12
Enragé	Sommet du Cap	45 35 34	64 46 55	Une.....	F	.....	15
Quaco	Petit roch. v. à-v. la pointe	45 19 20	65 31 55	Une.....	F	Toutes les 20 sec.	15
Havre St. Jean....	Ile aux Perdrix.....	45 14 20	66 3 20	Une.....	F	.....	20
		45 15 10	66 3 40	Une.....	F	.....	10
Pointe des Lépreux	Sur la Pointe.....	45 3 40	66 27 39	Deux, vert. à 9 vgs. d'interv.	F	.....	15
		44 56 30	66 44 10	Une.....	F	1½ min. entre chaque éclat	17 à 20
Havre Whitehead Bliss.....	O. de l'île Bliss.....	45 1 15	66 51 0	Une.....	F	.....	12
Ile Campobello....	Pointe N. de Head Harbor	44 57 40	66 54 10	Une.....	F	.....	15
Port St. André....	Pointe N. de l'entrée....	45 4 10	67 2 50	Une.....	F	.....	10

département de la marine et des pêcheries.—*Suite.*ECOSSE.—*Suite.*FUNDY.—*Suite.*

Couleur ou caractère particulier du phare.	Hauteur en pds. du foyer de la lanterne au-dessus du niv. des hautes eaux.	Hauteur en pieds du sol à la girouette.	Année où le phare a été allumé.	Nature et ordre de l'appareil d'éclairage.	Remarques.
Carré, blanc.....	92	20	1851	Lumière catop. avec réflecteurs parab. et bcs-soleil perforés.	Variation en 1869, 20½° O. Lumière dans une fenêtre.
Carré, blanc.....	75	35	1859	do ..	Sur l'habitation du gardien; visible de tous les points d'approche.
Dans une fenét. d'une mais.	35	20	1863	do ..	.....
Carré, blanc.....	37	32	1852	do ..	Lanterne sur l'habitation du gardien.
Oblong, avec tour; blanc..	64	45	1870	do ..	Reconstruit à environ 160 pieds S. S. E. de l'ancien.

BRUNSWICK.

FUNDY.—*Suite.*

En bois; octogone; blanc..	60	.....	1854	Lumière catop. avec réflecteurs parab. et bcs-soleil perforés.	Visible du N. E., quart E. par le N. à E. quart S. E., ou 315°. Le phare du Cap Enragé est S. O. quart O. ½ à env. 10 milles. Variation en 1869, 20° 30' O.
Blanc; carré.....	120	23	1840	D. 4e ord.....	Visible entre Nord Ouest et Nord Est par Sud.
Octogone, bandes horizontales rouges et blanches..	58	46	1835	C.....	.....
Octogone, bandes verticales rouges et blanches.....	119	40	1791	C.....	Par temps de brume, on fait résonner un sifflet à vapeur de min. en min. pendant dix sec. Une bouée à cloche est posée p. du c. E. du récif de l'île aux Perdrix
Octogone, bandes verticales blanches et rouges.....	35	15	1828	D. 4e ord.....	Variation en 1869, 19½° O.
Octogone, bandes horizontales rouges et blanches..	{ 81 } { 53 }	* 31	1831	Lumière catop. avec réflecteurs parab. et bcs-soleil perforés.	Visible entre O. N. O. et E. quart N. E. par Sud. Variation en 1869, 18° 50' O. Sifflet d'alarme résonne par temps de brume et de neige.
La lantr. surmonte l'habitation du gardien, qui est une construction en bois, carrée, et peinte en blanc.	111	35	1871	C.....	Visible de tous les points d'approche.
Carré, en bois, blanc.....	45	30	1871	C.....	En construction.
Octogone, blanc avec croix rouge.....	64	34	1829	do ..	Variation en 1869, 18½° O.
Octogone, blanc.....	42	22	1833	do ..	Visible entre Nord Ouest quart Nord et Sud Est quart Sud. Variation en 1869, 16½° O.

LISTE des phares du Canada sous la direction

NOUVEAU-

BÂTÉ DE

Nom du phare.	Position.	Latitude N.		Longitude O.		Nombre et situations relatives des lumières.	F. ; A. écl. ; F. et à écl. ; Tourm. ; Intermitt. ; Alt.	Intervalles des révolutions. ou des éclats.	Portée en milles par un temps clair.
		°	'	°	'				
Ile Grand Manan partie N.E.	Swallow's Tail	44	45 52	66	44 0	Une	F		17
Ile Machias, deux lumières	Sur l'Ile	44	30 7	67	6 13	Deux, O. qrt. N. $\frac{1}{2}$ N., et E. quart S $\frac{1}{2}$ S., à 56 $\frac{2}{3}$ verges d'intervalles.	F		15
Rocher Gannet	Sur le rocher	44	38 66	47	0	Une	F. et à écl.	Eclat de $\frac{4}{3}$ sec. de min. en min.	12

RIVIÈRE ST. JEAN,

Green Head		45	18 0	66	7 20	Une	F		10
Pointe de Sable		45	22 0	66	12 0	Une	F		10
Pointe au Chêne		45	32 0	66	6 0	Une	F		10
No Man's Friend		45	47 0	66	7 30	Une	F		10
Batterie Oromocto		45	53 0	66	27 0	Une	F		10
Wilnot's Bluff		45	56 0	66	30 0	Une	F		10
Pointe Cox	Grand Lac	46	2 0	66	1 0	Une	F		10

PROVINCE DE LA

Race Rocks	Sur les Race Rocks, détroit De Fuca	48	17 45	123	32 00	Une	à écl.	De 10 s. en 10 s.	18
Fisgard	Sur rocher, à l'entrée du havre des Esquimaux	48	26 00	123	27 15	Une	F		12
Bateau-phare, rivière Fraser	Sur Sand Head, S. à l'entrée de la rivière Fraser	49	3 50	123	16 40	Une	F		9

département de la marine et des pêcheries.—*Suite.*BRUNSWICK.—*Suite.*FUNDY.—*Suite.*

Couleur ou caractère particulier du phare.	Hauteur en pieds du foyer de la lanterne au-dessus du niv. des hautes eaux.		Année où le phare a été allumé.	Nature et ordre de l'appareil d'éclairage.	Remarques.
	Hauteur en pieds du sol à la girouette.				
Octogone, en bois, blanc	148	50	1860	Catoptrique	Visible entre S.O. et N.O. par S. Variation en 1869, 17 $\frac{1}{2}$ ° O.
Blanc	58 E., 54 O.,	36 chac.	1832	Une lumière catoptrique, l'autre dioptrique de 2e ordre	Coup de canon toutes les 4 hrs. par temps de brume. En allant vers N., il faut porter au large dès que les lumières sont en ligne, pour parer le haut-fonds de Merrledges.
Octogone, avec banderolles noires et blanches, alternativement	66	41	1831	D. de 4e ordre	Par temps de br. on tire un coup de canon pour rép. aux signaux. Une dangereuse chaîne de roch, s'ét. 4 mil. à l'E du ph. Lumière fixe..... 45 secondes. Eclipse..... 5 $\frac{1}{2}$ " " Eclat..... 4 $\frac{3}{4}$ " " Eclipse..... 5 $\frac{1}{2}$ " "

NOUVEAU-BRUNSWICK.

Blanc	105		1869	Catoptrique	
do	50		1869	do	
do	50		1869	do	
do	55		1869	do	
do	54		1869	do	
do	104		1869	do	
do	20		1869	do	

BRITANNIQUE.

Tour circulaire, en pierre, peinte avec bandes horizontales noires et blanches, alternant. Tour blanche, bâtie en briques et une maison en brique rouge	118	105	1861	D. 2e ordre	Variation, 22° 05' Est. Une cloche est sonnée par temps de brume.
Coque rouge, avec une boule au haut du petit mât	70		1866	D. 4e ordre	Paraît rouge du côté du hav. Variation 22° 05' E.
				C	Variation, 22° 30' Est.

ANNEXE No. 36.

LISTE DES PHARES, ETC., CONSTRUITS PENDANT LES CINQ ANNÉES, DE
JUILLET 1867, À JUILLET 1872.

PHARES, ETC., EN AMONT DE MONTRÉAL.

Battures de Wade, rivière Ottawa.	Ile du Milieu, lac Erié.
Pointe L'Original do	Port Maitland, reconstruit.
Pointe McTavish do	Pointe Michel, lac Huron.
Côteau du Lac (balise).	Parry Sound, baie Georgienne.
Ile aux Tourtes, lac Ontario.	Ile Seule, do
Pointe au Saumon ou Maligne.	Ile au Soufre do
Ile du Télégraphe, baie de Quinté.	Ile Michipicoten, lac Supérieur.
Ile au Renard, lac Simcoe.	Havre do do

Deux quais ont été érigés à la Pointe Claire et deux à Lancaster Bar; sur une des jetées de la Pointe Claire, un phare a été construit, et ainsi que sur l'une des jetées à Lancaster Bar. Phares, etc., en voie de construction aux places suivantes :

Pointe Porphyre, lac Supérieur.	3 balises lumières, rivière Ottawa, en haut d'Ottawa.
Ile de Sable, do	1 quai et un phare à la Pointe aux Anglais, rivière Ottawa.
Pointe aux Pins.	Ile Hamilton, près Summerstown.
Owen Sound, baie Georgienne.	Pointe de la Maison Brûlée, do
Détroit Mississaga, lac Huron.	
Pointe du Moulin à Vent, Prescott.	

PHARES ENTRE QUÉBEC ET MONTRÉAL.

Ile Ste. Thérèse.	Batiscan, (2 phares, reconstruits.)
Ile de Grâce.	Ile aux Raisins, (reconstruit).
Lotbinière, (2 phares).	Répentigny, (reconstruit).
Pointe aux Citrouilles, (temporaire)	

Les phares suivants sont en voie de construction aux places suivantes, sur la rivière Richelieu, au-dessus de St. Jean :—

Nord de Halfway Point, (2 phares.)	Lacolle, ((2 phares.)
St. Valentin, (2 phares).	

PHARES, ETC., FLEUVE ET GOLFE ST. LAURENT, EN BAS DE QUÉBEC.

Cap Norman.	Sept Iles.
Pointe Riche.	Ile aux Allouettes.
Cap Ray.	Ile aux Œufs.
Rochers aux Oiseaux.	Cap Chatte.
Ile Amherst.	Récif du phare de l'île Rouge.
Paspébiac.	Pointe St. Laurent, Ile d'Orléans.
Pointe Carleton.	Montée du Lac.
Phare de la Pointe de Sable.	Phare de la Traverse du Sud.
Pointe Sud, Anticosti.	Phare Manicouagan.
Cap Madeleine.	

De puissants sifflets d'alarme ont été mis à la Pointe Sud, Anticosti, et sur le phare flottant de l'île Rouge, et sur le nouveau phare flottant des battures de Manicouagan.

Des phares sont donnés à l'entreprise aux points suivants :—

Pointe au Maquereau.	Port Neuf.
Matane.	Cap Désespoir.
Iles de la Madeleine.	Pointe de la Prairie.
Pointe de Gaspé.	

Des sifflets d'alarmes sont donnés à l'entreprise aux endroits suivants :—

Cap Ray.	Pointe de Gaspé.
Iles de la Madeleine.	

PHARES DU NOUVEAU-BRUNSWICK.

Ile au Phoque Machias (reconstruction).	Shippegan.
S. O. ile de Wolf, Baie de Fundy.	Tracadie.
Whitehead, havre de Bliss.	Ile du Portage, Miramichi.
Greenhead, rivière St. Jean.	Ile au Renard (2 balises), Miramichi.
Sandpoint, do	Oakpoint, do do
Oakpoint, do	Grant's Beach do do
No Man's Friend, do	Preston Beach do do
Batture d'Oromocto, do	Pointe à Cassie.
Wilmot's Bluff, do	Shédiac (2 balises).
Pointe Cox, Grand Lac, Comté de Queen.	Cap Jourmain.
Dalhousie.	Nouvelle lumière dioptrique placée au phare
Bathurst (2 balises).	d'Escuminac.
Caraquette.	

Un puissant sifflet d'alarme a été monté à la Pointe aux Lépreux.

Phares, etc., donnés à l'entreprise aux endroits suivants :—

Cap Spencer.	Grand Lac (2 phares).
Tabusintac.	Lightship, Miramichi.
Néguac.	

Des sifflets d'alarme sont donnés à l'entreprise aux endroits suivants :—

Pointe Miscou.	Ile au Phoque Machias.
----------------	------------------------

PHARES DANS LA NOUVELLE-ÉCOSSE.

Pugwash.	Chebucto Head.
Ile Caribou (construit en 1867 et 1868).	Pointe Peggy.
Pomquet, Baie St. Georges do	Baie de Mahone.
Cheticamp.	Chester, Baie de Mahone (reconstruit).
Ingonish.	Ile Moser (construit en 1867.)
Havre de St. Anne.	Port Hébert.
Pte. de la Roche Noire (const. en 1867 et 1868)	Ile aux Nègres.
Main-à-dieu.	Ile Carter.
Havre de Sydney.	Ile aux Phoques (reconstruit).
Havre de Canso.	Cap St. Marc (construit en 1867 et 1868).
Ile du Jersiais.	Sissiboo.
Pointe Tupper.	Rivière aux Pommes (reconstruit).
Country Harbor.	Bout Est, Ile de Sable.
Liscomb.	

De puissants sifflets d'alarme ont été montés aux endroits suivants :—

Cap Fourchu, Yarmouth.	Ile St. Paul.
Ile aux Phoques.	Digby.
Ile aux Atacas.	Ile de Sable.

Des phares et sifflets d'alarme seront donnés à l'entreprise aux endroits suivants :—

Ile Verte.	Ile aux Eglantiers.
Havre de Wallace.	Havre de Walton.
Port Mouton.	Wessee's Ledge, Barrington (balise en voie de
Arichat Ouest.	reconstruction).
Havre de Shelburne.	Protection du phare de Parsboro', etc.
Lac du Bras d'Or (2 phares).	Yarmouth (balise).
Ile de Sable (un phare et un sifflet	Havre d'Halifax (phare flottant en fer) avec
d'alarme).	sifflet d'alarme.

Nombre de phares en opération le 1er juillet 1867.....	186
Nombre construit en cinq ans, de juillet 1867 à juillet 1872.....	93
Nombre de sifflets d'alarme montés dans cette dernière période....	10
do de phares flottants do do ...	4
do quais do do ...	3
Nombre de phares et balises-lumières en voie de construction	43
do de sifflets d'alarme en voie de construction.....	8
do phares-flottants do	2

WM. SMITH,

Député du Ministre de la Marine et des Pêcheries.

DÉPARTEMENT DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES,

OTTAWA, 1er janvier 1873.

ANNEXE No. 37.

RAPPORT D'UN COMITÉ DE LA MAISON DE LA TRINITÉ DE LONDRES
SUR LES SIGNAUX D'ALARME ET LES PHARES DU CANADA ET
DES ETATS-UNIS D'AMÉRIQUE, 1872.

16 août.—Un comité composé de Sir Frederick Arrow, député-maître, et le capitaine J. Sidney Webb, accompagné du secrétaire particulier du député-maître, M. Edwards, s'est embarqué pour Québec sur le steamer *Moravian*, de la ligne Allan, dans le but d'examiner les signaux d'alarme en usage au Canada et en Amérique et d'obtenir des renseignements sur leur puissance et efficacité. Il comptait aussi, s'il en avait le temps, étudier le fonctionnement du système des phares dans les deux pays.

En approchant du détroit de Belle-Ile, le steamer dut rester stationnaire et se guider par la sonde. Il fut détenu ainsi pendant 24 heures, n'apercevant que de temps en temps le cap Bauld, et d'où il entendait le canon de Belle-Ile, distant de 5 à 6 milles, le vent soufflant légèrement du sud. Quand le brouillard disparut, le navire traversa du détroit, qui se trouvait alors plein de glace dans sa partie inférieure, dans le golfe St. Laurent, et le comité put remarquer l'efficacité des divers phares situés sur les deux côtes. Au jour, le steamer entra dans le fleuve, et il était devant Québec le lundi 26 août à 8.30 au matin.

27 août.—Arrivé à Québec, le comité fut cordialement reçu par M. Wm. Smith, le député du ministre de la marine et des pêcheries, venu officiellement d'Ottawa pour le recevoir. Le gouverneur-général du Canada se trouvant alors à Québec, le comité fut admis à l'honneur de lui présenter ses respects, et sa réception fut des plus cordiales.

Des arrangements furent pris ensuite pour descendre le fleuve le lendemain matin sur le vapeur desservant les phares.

28 août.—Accompagné de M. Smith, le comité s'est embarqué sur le *Napoléon III*, puissant steamer à hélice de la force de 300 chevaux, construit par MM. Napier, de Glasgow. Ce steamer est spécialement affecté au service des phares et des bouées; il est très bien aménagé pour ce service. Son capitaine, M. Gourdeau, est un Franco-canadien tout à fait intelligent et bien au fait de ses devoirs. Descendu le St. Laurent jusqu'à la batture de Manicouagan (200 milles de Québec), indiquée récemment par un phare-flottant muni d'un sifflet d'alarme. Le soir, les différents phares des côtes du fleuve s'allumèrent, et l'on put voir que tous éclairaient parfaitement, la nuit étant favorable à cette observation.

29 août.—A 7 a. m., accosté le bateau-phare de Manicouagan. Temps calme et beau. Ce phare est peinturé en noir; le nom est à la poupe. Il est en fer, d'environ 150 tonnes, et a été construit par Richardson, Duck et Cie., Steekton-on-Tees; il est bien fait dans tout ce qui est essentiel. Il a deux mâts, un sifflet d'alarme et un très fort cabestan mus par la vapeur. Il a une ancre-champignon (mushroom) de 2½ tonnes et peut dériver sur 300 brasses de chaîne de 1½ pouce. Ses deux lumières, placées à la tête de chaque mât, sont du 6me ordre dioptrique, mais au lieu d'avoir placé les lanternes autour des mâts, chaque appareil est renfermé dans une petite lanterne suspendue par une chaîne au milieu d'un anneau où elle est solidement maintenue. Si l'une ou l'autre des lumières a besoin d'être avivée pendant la nuit, il faut la descendre sur le pont. Le pétrole est l'huile dont on se sert et le bec des lampes est celui employé d'ordinaire pour cette huile. L'équipage de ce phare flottant se compose d'un patron, second, mécanicien, et de 6 hommes. Il reste à bord sans être relevé pendant toute la saison (de juin à décembre). Le patron a choisi lui-même la place de ce phare, conformément à des instructions l'invitant à suivre en cela son jugement.

Le sifflet est placé au milieu du navire à 25 pieds au-dessus de l'eau. L'appareil consiste en une chaudière multitubulaire de 10 pds. de long, 3 pds. 7½ pouces de diamètre, donnant

une pression de 65 lbs. et consommant environ 30 lbs. de bois par heure. La chaudière alimente de vapeur trois petits engins, l'un servant à pomper l'eau dans la chaudière, etc., et les deux autres à faire fonctionner le sifflet et le cabestan. La coupe ou le timbre du sifflet est de 10 pouces de diamètre et d'un pied et 6 pouces de haut; l'espace entre la coupe et le passage de la vapeur étant de 3 pouces. Au début, on a d'abord essayé de ne donner à cet espace que $1\frac{3}{4}$, mais l'expérience a démontré que 3 pouces donnaient un son beaucoup plus fort, et on a gardé cette dimension pour les expériences à faire. On l'a sonné 8 secondes, et le premier intervalle ensuite était aussi de 8 secondes; après un autre fonctionnement de 8 secondes, l'intervalle a été de 36 secondes,—ce qui complétait la minute. Il n'y a pas de double appareil. Les dimensions du carré de l'engin sont de 25 pieds 9 pouces de long sur 12 de large entre les boîtes à charbon, qui sont chacune de 3 pieds 11 pouces de profondeur. Le tirage s'opère à l'aide d'un entonnoir de fer d'environ 20 pieds de haut. Lors de notre visite, le tirage était très-mauvais à cause du temps calme.

Quand la vapeur fut levée, nous convinmes que le sifflet fonctionnerait jusqu'à ce que le *Napoléon*, allant du côté du vent, serait perdu de vue; mais voyant qu'à $3\frac{1}{2}$ milles le son se faisait à peine entendre, le steamer revint au phare flottant, et l'on redonna au sifflet son embouchure ordinaire de 3 pouces; cela fait, nous fîmes encore vapeur contre le vent, avec les résultats qui suivent:—Pendant que l'engin maintenait une force de 3 à 4 et par un temps clair, le son fut entendu distinctement à $3\frac{1}{2}$ milles. A 5 milles, où nous arrêta mes, le son était distinct et fort. A 6 milles, il était encore fort; à 7, 8, 9, 10 et 11 milles, il avait diminué, et à 12 milles on l'entendait à peine. Les distances furent mesurées par le temps et par le loch breveté, le steamer arrêtant à chaque mille. Le thermomètre est resté à 60° et le baromètre à 30 pouces pendant les expériences.

Le navire se mit ensuite en marche pour la Pointe-aux-Pères, Rimouski, sur la rive sud du St. Laurent, où se trouvent un phare, une station de pilotes et un bureau de télégraphe. Le comité visita le phare avec M. Smith. Il fut reçu par le gardien, qui est aussi chargé du télégraphe. Il se fait aid. r au service du phare par un homme, mais le département de la marine le reconnaît seul pour son employé. Il paie lui-même celui qu'il a à son service. La tour du phare est carrée et de bois. Elle a plusieurs chambres, que le gardien et sa famille habitent. Ainsi que cela est encore dans les anciens phares, on a accès à la lanterne par une petite trappe. La lumière est fixe, blanche, catoptrique, illuminant au rayon de 180° . Elle est visible du coucher au lever du soleil pendant la navigation. Elle brûle du pétrole et l'appareil se compose de becs à mèche plate avec réflecteurs de 12 pouces. Ces derniers étaient beaucoup détériorés. Cette lumière est cependant très efficace, car, lorsqu'il en était éloigné de 17 milles, le comité a pu remarquer qu'elle paraissait belle et brillante. A cette place se trouve aussi un canon d'alarme, que l'on tire seulement pour répondre aux navires qui essaient de tourner la pointe dans les temps brumeux.

Dans la soirée, le comité visita le phare de l'île Biquette, l'une des nombreuses îles du St. Laurent, et fut reçu par le gardien qui, ayant allumé les lampes, se trouvait dans sa maison avec sa famille. La tour est de brique et de pierre et lambrissée pour empêcher l'action du froid sur sa maçonnerie. Placé à 112 pieds au-dessus des hautes eaux, le réu est tournant, blanc et catoptrique, éclairant tout le cercle avec trois groupes de chacun 7 lampes. L'huile employée est le pétrole ordinaire. La lanterne, qui est de 13 pieds de diamètre, est proprement tenue et bien aérée par le bas et le haut. Les lampes éclairaient bien à cette hauteur et tout était propre et en bon ordre. Une pièce de neuf fait partie de cette station, et elle se fait entendre toutes les demi-heure dans les temps de brume. Vu du fleuve, ce phare paraît bien.

30 août.—Lev. l'ancre à 5 a. m. et parti pour aller au phare-flottant placé à l'extrémité inférieure du récif de l'Île-Rouge. C'est un joli bateau de fer peinturé en rouge et proprement tenu. Son nom se voit de chaque côté. Son pont était couvert de bois servant à l'engin du sifflet d'alarme. Sa lumière est catoptrique et placée dans une lanterne fixée autour du mât, mais elle n'a que six lampes et des réflecteurs de 14 pouces. Les lampes—système Argand—adaptées à l'usage du pétrole parurent, en bon ordre. La lumière se voit à une hau-

teur de 23 pieds au-dessus de l'eau. Le navire est tenu par deux ancres et 180 brasses de chaîne de 1½ pouce. L'équipage se compose du patron, du mécanicien du sifflet d'alarme et de 6 hommes, dont un est chauffeur. Tous restent à bord tant que dure la navigation.

Le cadre de l'engin du sifflet d'alarme est de 24 pieds de long sur 11 et 7 pouces de largeur à partir du fond de cale. Ce sifflet se fait entendre 10 secondes par minute. On dit qu'en moyenne il fonctionne deux mois par saison. A la fin de l'été et pendant l'automne, lorsque les brouillards sont fréquents, les feux restent allumés en cas de besoin. La plus longue période pendant laquelle le sifflet a dû continuellement fonctionner a été de six jours.

La visite terminée, le patron reçut ordre de faire fonctionner le sifflet aussitôt que la vapeur serait haute (ce qui prit deux heures, tout étant froid) jusqu'à ce que le steamer serait hors de vue. A 10.30, vent Est, force, 4, temps nuageux, ther. 59, baromètre, 29.75, fait marche contre le vent, et malgré le bruit des engins, nous avons entendu distinctement le signal jusqu'à 3½ milles. Arrêté au 4me mille, et entendu distinctement; arrêté au 5me mille, son encore distinct mais affaibli; au 6me, son tout à fait distinct, mais très faible. Marché jusqu'au 9me mille et arrêté, mais on ne distinguait que juste le son. Le steamer rebroussa ensuite chemin et passa le phare flottant en se dirigeant vers la rivière Saguenay. A 3 milles, le son était très distinct, à 5 milles on l'entendit clairement sans arrêter l'engin. A l'embouchure du Saguenay, distance d'environ 8 milles du phare flottant, avec vent de travers, arrêté et entendu le son, qui était plus faible, mais toujours distinct. En sortant du Saguenay, le steamer marcha sous le vent, et on entendit distinctement le son, sans arrêter la machine, jusqu'à environ 6 milles. Arrêté au phare de l'île Rouge, un peu plus de 6 milles sous le vent, et le son se faisait bien entendre. Le comité descendit au phare, gardé par une jeune femme, le gardien, son mari, se trouvait absent. La tour est en pierre et blanche. L'habitation est à part. La lumière est fixe, rouge, catoptrique, formé par 24 lampes et réflecteurs. Ces lampes sont de la fabrique de Wilkins et Cie., Londres. Une servante était en train de nettoyer les réflecteurs quand le comité entra dans la lanterne. Les lampes sont adaptées à l'usage du pétrole et de mèches simples et plates. La lanterne est de 12 pieds de diamètre et aérée au bas et au sommet. Il n'y a qu'un gardien. Il est aidé par sa femme et leur servante, et tout est propre et en bon ordre. Le pétrole est tenu dans des citernes placées dans une remise à environ 80 yards du phare. Retourné à bord et monté le feu; mis à l'ancre pour la nuit au large des Pèlerins. Temps très-mauvais toute la nuit, fort vent de l'est, avec grêle, pluie et bourrasques.

31 août.—Forte brise de l'est avec pluie. Continué à remonter le fleuve et arrivé à Québec à 3 p.m.; débarqué et gagné de suite le bateau de Montréal. Le soir, le comité eut la permission de se tenir avec le pilote, et put voir les phares échelonnés sur cette partie du fleuve. Ce système de phares permettant de naviguer en sûreté la nuit est beaucoup plus suivi que partout en Angleterre. Les battures sont très fréquentes, les déviations subites, et un phare qui, en conjonction avec un autre, fait éviter un obstacle, sert, avec un troisième dans une direction différente, à en éviter un autre.

1er septembre.—Dimanche à Montréal.

2 septembre.—Le comité visite la maison de la Trinité de Montréal, où il est reçu par plusieurs membres de cette corporation, dont les attributions, sous plusieurs rapports, sont semblables aux nôtres, mais dont la constitution est différente.

Allé voir ensuite la fabrique de MM. Chanteloup et Cie., fabricants de lampes du département de la marine canadienne. Cette maison ne fabrique que sur les dessins et spécifications que lui fournissent les autorités. Le patron sur lequel est fait leur réflecteur de 21 pouces est d'une courbe parabolique dont le paramètre diffère de celui en usage en Angleterre, mais qui se rapproche de celui adopté en Ecosse. Ceux vus ici paraissent de bonne confection et jetaient beaucoup d'éclat lorsqu'une lumière était placée au foyer. Les différentes pièces d'appareils n'offrirent rien de remarquable, excepté les réservoirs de lampes à pétrole, qui sont larges et peu profonds, de manière à ce que le changement de niveau opéré par la consommation soit aussi graduel que possible, le bout intérieur du bec atteignant presque le fond, et l'aspiration se faisant par un simple tuyau et sans régulateur. Une pièce de cuivre cylindrique percée à jour—par laquelle l'air circule—forme la moitié inférieure du bec. Le fond est terminé par une coupe vissée servant de récipient à l'huile qui coule de la

lampe, et qui remplace avantageusement la soucoupe ordinaire. Ordre a été donné d'envoyer un échantillon de cette lampe à la maison de la Trinité, de Londres.

On a aussi vu un appareil à feu tournant catoptrique pour l'un des phares de l'île de Sable (l'autre, dioptrique, doit avoir une lampe Doty). Il devra avoir 14 réflecteurs d'un côté et opérer sa révolution en trois minutes.

Après avoir visité un petit phare qui indique l'entrée du havre, le comité s'est rendu chez le maire, où il avait été invité pour la soirée.

3 septembre.—Parti de Montréal pour Portland, Maine, U. S., où le comité avait promis de rencontrer le professeur Henry et d'autres membres de la commission des phares des Etats-Unis. Voyage presque tout le jour et la nuit, et arrivé de bonne heure à Portland.

4 septembre.—Le professeur Henry s'empressa de nous rejoindre peu après, afin de se mettre à notre disposition, et il fut convenu que nous commencerions les expériences par les signaux d'alarme du havre de Portland le lendemain matin. Le consul anglais, M. Murray, et trois membres de la commission des phares,—Professeur Henry, (président), l'Amiral T. Bailey, M. E. U., et le major George H. Elliot, de l'armée des E.-U., secrétaire infénieur, visitèrent officiellement le comité dans la journée.

5 septembre.—A 10 a.m., le comité, accompagné du professeur Henry, de l'amiral Bailey, du major Elliot, du général Duane, ingénieurs des E.-U., du commandant Selfridge, M. E.-U., les deux derniers respectivement ingénieur et inspecteur des phares du 1er district, et de quelques messieurs intéressés dans les différents signaux dont on allait faire l'expérience, monta sur le vapeur *Myrtle* qui dessert les phares, et nous gagnâmes dans le havre ou plutôt dans la baie Casco, parsemée d'un nombre considérables d'îlots. Les instruments suivants choisis pour l'expérience sont au Fort Scammell, sur l'île aux Maisons, à environ trois milles à l'est de la ville de Portland, sur une hauteur d'à peu près 15 pieds au-dessus du niveau de la mer :—

- (1.) Un cor de Daboll, sonné par un engin calorique de 24 pouces de cylindre.
- (2.) Un cor de Daboll, sonné par un engin à vapeur de 32 pouces de cylindre.
- (3.) Un sifflet à vapeur de 12 pouces.
- (4.) Une syrène à vapeur,
- (5.) Un sifflet à vapeur de 18 pouces.

Il fut arrêté que ces instruments, qui ne sont pas à l'unisson, seraient sonnés tous ensemble, pour laisser aux observateurs à distinguer l'un de l'autre, le comité ayant préalablement examiné avec soin ces instruments, dont il avait obtenu les dessins détaillés. Par un vent sud-est, force, 4, temps chaud et beau, le steamer fit vapeur sous le vent, et à 6 milles tous les instruments se faisaient distinctement entendre. A 8 milles, le sifflet de 18 pouces, et le syrène, mais à un degré moindre, se faisaient le mieux entendre, mais à 9 milles, le son du grand cor de Daboll était supérieur et particulièrement clair. A la même distance, mais placé cette fois de manière à intercepter le son par un flût peu élevé, le sifflet de 18 pouces parut de nouveau supérieur, bien que tous les instruments fussent aussi entendus. Le sifflet du cap Elizabeth, à six milles en dehors du havre, avec un vent coupant à angle droit la projection du son, fut entendu distinctement. En revenant à Fort Scammell, et en approchant le côté de l'île éloigné des signaux, le son des cinq instruments grossit graduellement et se fit entendre plus distinctement jusqu'à l'arrivée du vapeur sous sa partie la plus élevée, qui est d'environ 80 pieds au-dessus du niveau de la mer et à 1½ mille de distance, car alors tous les sons cessèrent. Ils étaient interceptés par cette partie de l'île. Plus loin, le son se fit entendre de nouveau. Le professeur Henry attribue ce fait au bruit de la vague déferlant sur cette île verticalement et latéralement, et il se propose d'étudier soigneusement ce phénomène dès que l'occasion se présentera. Après avoir éprouvé le son dans différentes directions jusqu'au Cap Elizabeth, distance de 6 à 7 milles au sud, et jusqu'à Halfway Rock, environ 10 milles à l'est, et constaté qu'au-delà de ces distances toute expérience devenait inutile, le vapeur revint à son mouillage.

L'engin du cor de Daboll consume 12 lbs. de charbon par heure ; celui du sifflet de 12 pouces, 50 lbs. de charbon anthracite par heure, fonctionnant à une pression de 55 lbs. ; celui du sifflet de 18 pouces environ 60 lbs. de ce même charbon ; il évapore 7½ pieds cubes d'eau dans le même temps et fonctionne à une pression de 60 lbs. Celui de la syrène fait 2,800

révolutions à la minute, il fonctionne à une pression de 50 lbs., et sa consommation de charbon et d'eau est à peu près la même que pour l'engin du sifflet de 12 pouces. Parlant de quelques expériences qu'il avait faites, le professeur Henry fit remarquer que le son du sifflet n'était que celui d'un corps creux, et cita comme exemple le son que rendaient des cloches de bois faites par lui. Il pensait aussi que la force du son que rendait cet instrument était presque proportionnelle à la force employée pour le produire.

6 septembre.—A 10.30, en compagnie des mêmes messieurs, le comité s'embarqua de nouveau à bord du vapeur du service des phares, et se rendit à Fort Scammell pour poursuivre les expériences tel qu'arrêtées préalablement. La première était de s'assurer de l'assistance que donnerait au signal d'alarme à vapeur une boîte en bois en forme de trompette. Le sifflet, de 8 pouces de diamètre, était attaché par un tube flexible ou conduit à vapeur, et mobile à volonté. La trompette était faite d'une caisse de planches non dégrossies à 4 faces, elle avait 2 pieds sur 2 à un bout, 10 pieds sur 10 à l'autre, et 20 pieds de long. Pour juger de l'effet qu'elle produirait, le navire alla prendre position à deux milles au large dans la direction du vent, et l'on plaça alternativement le sifflet à l'intérieur et à l'extérieur de cette caisse. Placé à l'intérieur, le sifflet se faisait mieux entendre, et quand on l'en sortait le son qu'il jetait était plus faible.

La seconde épreuve fut faite avec un sifflet de 10 pouces, et elle avait pour but d'essayer de nouveau l'effet de l'interception du son, décrit hier, à une distance plus rapproché et avec un moindre pouvoir. A la distance d'un demi-mille, dans un atmosphère un peu brumeux, et la machine arrêtée, le son du sifflet était à peine distinct; mais à mesure qu'on approchait de chaque extrémité de l'île, le son devenait de plus en plus perceptible jusqu'à ce qu'il fût tout à fait clair. L'on tenta encore l'épreuve sur l'île Bangs, avec les mêmes résultats. Conséquemment, votre comité pose en principe que, dans le choix d'un emplacement pour un sifflet d'alarme, on doit veiller à ce qu'aucune saillie ou falaise n'intercepte le son dans le voisinage.

Le besoin de ces sifflets sur cette côte brumeuse fut bien démontré par un brouillard épais qui nous surprit à quelques milles du port pendant une légère brise du S. S. E. Cela nous permit de juger immédiatement de l'effet du sifflet d'alarme de Portland Head. Le signal auxiliaire—une grosse cloche—entendu distinctement à une distance de 2 milles, fut mise en branle jusqu'à ce que la vapeur fut prête, alors, en nous rendant à 2 ou 3 milles contre le vent, on entendait clairement le sifflet. Celui du cap Elizabeth, à six milles au large, contre le vent, n'était pas perceptible; mais le général Duane affirma que si le vent eut soufflé plus à l'est, ce signal aurait été entendu. Son expérience nous amena à la conclusion que sur cette côte, un vent d'est est celui qui est d'un plus grand secours aux sifflets d'alarme. Durant ces expériences on essaya un sifflet-gong, qui n'avait que deux chambres sonores, une au-dessus et l'autre au-dessous, qui mettait en opération le même jet de vapeur; mais cet instrument n'était pas évidemment parfait.

La baie étant parsemée d'îles, il devint malheureusement impossible, vu la densité du brouillard, de tenter sans risques d'autres expériences sur les sifflets d'alarme. Comme il était fort probable que l'on rencontrerait des terres qui intercepteraient le son et nuiraient aux expériences, on résolut d'en rester là pour cette nuit.

7 septembre.—Le brouillard se continue si dense que les autres expériences projetées furent abandonnés et le comité se rendit à Boston, d'après la promesse qu'il avait faite au professeur Henry de le rencontrer à Newport, Rhode Island, jeudi, le 11 septembre, pour l'accompagner, selon son désir, à bord du vapeur du service des phares, dans le 3me district jusqu'à New-York, dans la visite des phares et sifflets d'alarme de Long Island Sound et l'établissement de Staten Island. A cette phase du voyage, il avait été originairement projeté de se rendre à St. Jean, N. B., à Halifax et au Cap Race; mais le comité ayant été informé que le sifflet d'alarme qu'il devait examiner à ce dernier endroit n'était pas encore installé—mais qu'il était à St. Jean—il ne crut pas devoir faire les frais d'un voyage simplement pour visiter le sifflet de l'île aux Perdrix, vu qu'il aurait l'occasion de voir les signaux de terre des Etats-Unis.

11 septembre.—Arrivé à Newport. Le professeur Henry, ayant été retardé, n'arriva que tard le lendemain.

13 septembre.—Le comité accompagné du professeur Henry et du général Woodruff, l'ingénieur des 3^{me} et 4^{me} districts, s'embarqua à bord le vapeur à aubes *Mistletoe* à 10 a.m. et se rendit par la baie Narragansett jusqu'à Providence; ils remarquèrent nombre de phares et signaux sur la côte: le temps était si mauvais qu'ils ne débarquèrent qu'à peu d'endroits; cependant, ils visitèrent un phare dioptrique du 6^{me} ordre à Newport Harbour qui était propre et bien tenu. Le gardien du phare était une vieille veuve; elle était aidée de sa fille qui faisait presque tout l'ouvrage. A ce phare on se sert d'huile de lard pour l'éclairage.

14 septembre.—Parti au point du jour pour Long Island Sound, passé par Point Judith, à la pointe sud de la Baie Narragansett, par Block Island et Fisher's Island Sounds et entre à l'est de Long Island Sound. Le comité, accompagné du professeur Henry et du général Woodruff, débarqua à la station du phare sur l'Îlot aux Goélans, regardée comme l'un des meilleurs établissements des États-Unis. La tour, récemment rebâtie en pierre, la résidence du gardien, une maison en bois à trois étages, et deux dépendances pour l'appareil du sifflet d'alarme, composent l'établissement. La lumière qui est fixe et blanche, est installée dans un appareil dioptrique de 2^{me} ordre, et la lampe et les réservoirs d'huile étaient en bon ordre; mais dans les détails de la construction, il y avait quelques points différents de notre système qui parlent, selon votre comité, en notre faveur. Chez nous la tour est libre et bien aérée, mais ici ce détail est regardé comme peu important; la tour à cette station est revêtue en briques, et ne donne que l'espace à un escalier en fer qui se soutient lui-même. L'humidité et la rouille lui font beaucoup de mal.

Il y a un gardien et deux assistants avec leur famille, tous demeurent sur l'île. Le gardien principal reçoit \$680 ou £136 par année (salaire libéral d'après nous, mais qui ne le contente pas); son assistant pour le phare à \$400 ou £80, et l'autre assistant, qui est mécanicien, et veille à l'appareil du sifflet d'alarme, reçoit \$600 ou £120. Le sifflet sirène est en double, avec chacun un bouilleur et un appareil complet, dans des bâtisses distinctes. Un des bouilleurs est sur un fond de brique et a une vaste cheminée en briques; l'autre en partie couvert en feutre repose sur des fondations en béton et a une cheminée en fer. Chaque bouilleur est pourvu d'un calorifère qui tient l'eau tiède afin de produire plus promptement la vapeur. Le comité se procura un dessin de cette arrangement. En prévision du brouillard le calorifère avait été utilisé depuis le soir précédent dans chaque bouilleur; par conséquent il ne fallut que 22 minutes pour obtenir la pression de 40 lbs de vapeur nécessaire pour faire fonctionner le sifflet; le feu fut mis avec du bois, du charbon anthracite, des rebuts de coton et de l'huile. Ces instruments différaient quelque peu de celui dont on se servit pour les expériences tentées à Portland, où un petit engin faisait tous: la soupape à gorge était fermée par un poids au lieu que par engin distinct accomplissant cette œuvre d'une façon automatique, comme à Portland. Les pompes d'alimentation paraissaient être très petites, mais on nous dit qu'elles étaient efficaces et que c'était une spécialité dans les États-Unis. Le comité apprit du principal gardien que la consommation du charbon, pour une pression de 55 lbs., était de 100 lbs. à l'heure, et qu'il n'y avait pas eu besoin d'autres réparations que celles qu'il avait faites lui-même depuis février 1871, époque de l'installation du sifflet, c'est-à-dire une période de 20 mois. Il nous dit aussi que dans les temps de brouillard, les veilles étaient arrangées comme suit: lui-même prenait charge du phare et du sifflet jusqu'à minuit, alors il appelait le gardien de la lumière à la lanterne et le mécanicien au sifflet d'alarme où si le brouillard continuait, ce dernier devait rester jusqu'à ce que vienne le temps de rallumer le phare, excepté pendant ses repas, où il était remplacé. L'eau à cette station est fournie par la pluie—la toiture et la terrasse étant disposées pour cela—et mise dans des fontaines contenant 20,000 gallons, outre 8,000 pour les résidences, et ils en ont toujours plus qu'assez.

Le sifflet se faisant entendre, le *Mistletoe* se dirigea, en serrant le vent, vers le phare flottant de Bartlett's Reef, éloigné de cinq milles; à deux milles environ, avec un vent presque calme et les roues en mouvement, le son ne fut plus perceptible. Ayant arrêté la machine, le sifflet fut entendu clairement. On dit que la note musicale de ce sifflet est G.

Le comité monta à bord du phare flottant ancré à chaque bout, dans 12 brasses d'eau, ancres-champignons de 1 tonneau, par un câble de 1 $\frac{3}{4}$ pouce, mesurant 45 brasses de long, et

fixé de manière à ne pouvoir virer. Il avait une ancre de rechange à bord ; il mesurait 170 tonneaux, 80 pieds de long, 22 pieds de baux, et 10 pieds de cale. Il fait voir deux phares (lumières blanches fixes), se composant chacun de huit lampes Argand, alimentées par de l'huile de lard, avec des réflecteurs de 12 pouces ; ces derniers sont dans une condition médiocre.

Le comité retourna sur le vapeur qui partit pour New London, Connecticut où il passa le 15 septembre qui était un dimanche.

16 septembre.—Temps s'annonçant mal ; fort vent du N.E. On dû abandonner le projet de visiter le phare de Montauk, établissement de première classe située sur la pointe de Long Island Sound faisant face à la mer.—la chaloupe du vapeur n'étant pas assez solide pour débarquer à la station pendant le gros temps.

En se rendant à Long Island Sound, le comité remarqua les préparatifs déjà faits à Race Rocks pour l'érection d'un nouveau phare, au prix de \$300,000 ou £60,000. Les fondations reposent sur une maçonnerie de pierre perdue, genre de construction très commun sur un fond composé de gros sable et dont on voit plusieurs exemples dans les nombreux phares de cette localité.

Dans l'après-midi, le comité mit pied à terre à Execution Rocks, où se trouvent un phare et un cor de Daboll de 3ème classe mis en opération par un engin calorique. Ce sifflet est placé au second étage de la tour du phare, et est en double. L'engin fonctionne à une pression de 8 lbs., consomme 10 lbs. de charbon par heure, et prend généralement trois quarts d'heure pour faire la vapeur ; durant cet intervalle un sifflet est mis en opération avec la main. Le gardien apprit au comité que le cor avait été entendu à 15 milles sous le vent. Il y a six timbres de rechange ; mais il dit que chacun donne des sons différents, et qu'il n'a pas reçu d'instructions quant au ton à donner à ces timbres. Depuis la pose du sifflet à cet endroit, il a toujours fonctionné. L'appareil en général ressemblait beaucoup à ceux de l'Angleterre, mais il n'était pas en aussi bonne condition.

Le phare est une lumière blanche fixe, visible dans tout son rayon ; elle est dioptrique et du 4me ordre de Lepaute. L'appareil, évidemment, était destiné dans l'origine à quelque autre station, vu qu'il en manque une faible partie,—probablement pour le tuyau alimentaire ; on ne considère pas la partie qui manque tellement importante qu'il faille la remplacer. La lampe était à simple mèche, alimentée avec de l'huile de lard—le réservoir est placé au-dessus de l'appareil pour utiliser la chaleur de la cheminée, de manière à empêcher la congélation en hiver. Les soupapes placées au-dessous du vitrage aèrent la lanterne, et les barres de châssis à ce phare comme dans presque-tous les autres que nous avons visités, étaient verticales—aucune tentative n'étant faite pour empêcher l'obstruction de la lumière ; de fait ils considèrent comme inutile toute mesure qui tendrait à empêcher cette perte de lumière. A cet établissement il y a trois gardiens, savoir : le gardien principal et deux assistants—la femme du principal est l'une de ces derniers.

Ce phare est construit sur fondation en pierre perdue décrite plus haut ; il paraît très solide.

Le vapeur partit alors pour New-York, et arriva au dépôt central du département des phares des États-Unis, à Staten Island, tard dans la soirée.

17 septembre.—En compagnie du professeur Henry, du général Woodruff, et le commodore Strong (l'inspecteur de la marine), le comité a visité avec soin tout le dépôt qui est le principal des États-Unis et qui ressemble fort à celui de Blackwall, en Angleterre. Il examina d'abord la remise à l'huile qui est capable de contenir 109,000 gallons et qui renferme 5 grandes fontaines en fer, placées chacune dans un compartiment en forme d'arche. Quand l'huile (l'huile de lard, comme on l'a déjà dit) arrive dans des caques de chez le fournisseur, chaque caque est posée sur un chantier, et l'huile est vidée sur un tamis fin, placé sur un endroit incliné qui conduit à un réservoir, d'où elle est pompée dans les citernes par un petit engin à vapeur. L'huile paraissait très claire et brillante, mais elle se congèle à une température relativement haute. Le prix de l'huile cette année est de 94 cents le gallon, ou environ 3s. 7d. de notre monnaie.

Puis le comité visita les différents magasins, disposés dans quatre étages, les uns au-dessus des autres, où sont gardés tous les articles nécessaires aux phares.

Dans le département de l'appareil d'éclairage, qui fut ensuite visité, il y a tout ce qu'il faut pour monter l'appareil lenticulaire, mais il n'y a rien pour vérifier l'exactitude des ajustements, pour laquelle on se fie au fabricant. Le comité a suggéré aux officiers le moyen de le faire s'ils le désiraient. Dans une des deux chambres d'expérience se voit un photomètre de Bunsen, qui a la forme d'un Y, la lumière dont on veut faire l'essai est placée au milieu, et une chandelle à chacune des trois extrémités, de sorte que trois observateurs peuvent examiner la même lumière simultanément. On y a adopté un moyen ingénieux et commode pour transporter d'une chambre à une autre les lampes qui servent à la vérification de l'huile. Ordinairement elles sont gardées dans une chambre de côté où il y a un petit chemin à rails plats avec des plaques tournantes à chaque coin ; ce chemin communique à la chambre d'expérience, et les lampes peuvent être transportées de la chambre de côté au photomètre. Les lampes à vérification sont du modèle Argand, à simple petite mèche, comme en Angleterre. M. Funck, le chef de ce département, fut présenté au comité, et expliqua le principe de sa lampe flottante, qui est généralement en usage dans tous les phares américains et semble être surtout adaptée à l'éclairage de l'huile de lard. Le principe nous fut clairement démontré par une lampe fonctionnant dans un cylindre en verre ; elle fonctionnait admirablement, et dans l'opinion du comité, elle peut être alimentée avec de l'huile minérale. La lampe est brevetée en Amérique et en Allemagne. La flamme qu'elle produisait était brillante, passablement soutenue et haute de deux pouces environ ; mais le tirage n'étant pas alors bon, la lampe ne donnait pas ses meilleurs résultats. Le bec est de fer blanc, et M. Funck dit qu'ils ne brûlent ou se corrodent jamais, et que le vert-de-gris n'y a pas de prise comme dans les becs de cuivre. La grande objection à l'adoption de la lampe de Funck se trouve dans la dimension du cylindre flottant qui obstrue la lumière aux deux bouts ; le comité suggéra le moyen de faire disparaître en partie cette déféctuosité, mais on dit qu'on ne regardait pas la perte de la lumière comme d'une grande importance.

En passant dans l'atelier, le comité remarqua quantité d'appareils, tubes et autres accessoires de lampe tenus en réserve. L'atelier était bien pourvu de tours, poinçons, rabots, ciseaux, etc., et une troupe d'ouvriers habiles paraissent tout occupés dans la fabrication des différents appareils d'éclairage, lampes, etc. Dans la forge, on était à préparer des ouvrages en fer, nécessaires aux services des phares et des bouées, et à raccommoder de grosses bouées en fer.

Sur le quai était un approvisionnement considérable d'ancres-champignons, etc., et de grosses bouées en fer, mais il n'y avait pas double réserve. Il y avait plusieurs mâts-bouées de diverses longueurs, à partir de 40 pieds en descendant, lesquels sont des poutres attachées à des blocs de granit, par un double œillet dont l'un est boulonné au talon de la poutre et l'autre à une cheville prise dans la pierre.

Le service des mécaniciens, qui comprend l'approvisionnement et les réparations de tous les appareils d'éclairage et des sifflets d'alarme, est entièrement sous le contrôle du général Woodruff, l'ingénieur du district, mais le commodore Strong, en sa qualité d'inspecteur, voit à la discipline du service, au service des bouées et phares flottants, à la livraison des approvisionnements et à l'inspection du district, ainsi qu'à l'achat de l'huile et des autres choses nécessaires à l'éclairage. Les devoirs de ces messieurs sont bien définis ; chacun est parfaitement indépendant l'un de l'autre ; chacun à son bureau propre, sa part des magasins, son personnel, et conduit sa correspondance ; tout l'établissement est dispendieux à entretenir, et doit coûter une somme considérable par année.

18 septembre.—Partis pour Ottawa. Le général Woodruff nous accompagna gracieusement dans le *Mistletoe* sur l'Hudson jusqu'à Albany.

19 septembre.—Venus par chemin de fer et par vapeur sur le lac Champlain ; vu en route plusieurs des phares de la saison. Arrivés à Montréal à minuit.

20 septembre.—Arrivés tard dans la soirée par le vapeur de Montréal ; plusieurs petits phares, dernièrement installés sur les bords de l'Outaouais, par le département de la Marine du Canada, suivant le désir des capitaines des vapeurs de l'Outaouais, sont d'une très grande utilité. M. Smith, avec sa courtoisie ordinaire, vint recevoir le comité et l'accompagna à l'hôtel.

21 septembre.—Le comité visita le département de la marine, et passa beaucoup de temps à se renseigner sur la manière dont les affaires sont conduites, et sur les différents points relatifs aux sifflets d'alarme et à l'éclairage des phares avec de l'huile minérale.

22 septembre.—Passé le dimanche à Ottawa.

23 septembre.—Le comité a rencontré de nouveau M. Smith à son bureau et a passé plusieurs heures à examiner les documents, et des copies ont été prises avec la permission de M. Smith de quelques uns d'entre eux se rapportant aux communications du capitaine Doty avec les autorités canadiennes au sujet de son bec à huile minérale. Ils ne sont intéressants que pour prouver que les demandes absurdes du capitaine Doty pour l'usage de son invention, en Angleterre, n'ont pas été faites en Canada ou aux États-Unis, ses agents ou fabricants, MM. Barbier et Fenestre, offrant les lampes aux autorités d'Ottawa et de Washington, à un prix fixé par bec, principe que les anciens de la Maison de la Trinité à Londres avaient recommandé comme le seul qui devrait guider les autorités ayant le contrat des phares dans leurs transactions avec lui.

Il y avait ici deux lampes de Doty à l'essai dont une était destinée au phare situé à l'extrémité de l'Île au Sable ; mais elles ne fonctionnaient pas d'une manière satisfaisante et ne produisaient qu'une lumière basse et fumeuse ; le contre-maître de la fabrique de lampes ne pouvait obtenir de meilleur résultat. Entre les mains d'un gardien novice, elle ne pourrait probablement pas obtenir beaucoup de succès, ce qui tend à prouver qu'il est nécessaire, comme on l'a déjà dit, d'avoir un personnel bien expérimenté avant d'adopter des perfectionnements pratiques.

En retour de ces bons offices, votre comité se fit un devoir de donner à M. Smith, qui désirait beaucoup le connaître, des renseignements sur le fonctionnement du système des phares anglais.

24 septembre.—Parti pour London, Ontario, avec instruction du département de la marine de visiter les raffineries de pétrole de cette ville, ainsi que les puits d'huile à Pétrolia. Partie du voyage se fit la nuit sur le lac Ontario, et du pont du vapeur *Pussport*, le comité eut occasion d'observer quelques phares sur les deux rives. On passa au phare de l'Île aux Pigeons (en Canada) quelque temps après le coucher du soleil, au temps où l'obscurité commençait, mais la lumière à feu tournant blanc ne fut pas visible tant que le vapeur fut en alignement avec le phare. Le phare des Faux Canards à feu fixe tournant, catoptrique (canadien) était aussi parfaitement visible à une distance de 15 milles ; aussi que celui à feu tournant de la Pointe à Pitre, à la même distance. La force et l'efficacité de ces phares et de fait de tous les phares sous le contrôle du département de la marine du Canada, ont frappé le comité qui a été émerveillé de la valeur de leur pouvoir lumineux.

25 septembre.—A Toronto.

26 septembre.—A Hamilton ; le comité s'est ici détourné de sa route pour visiter la chute Niagara.

30 septembre.—Retourné à Hamilton et pris le chemin des puits d'huile ; arrivée à London dans l'après-midi, et allés chez les MM. Fitzgerald, de la compagnie d'huile minérale Union, qui sont cette année, les fournisseurs de pétrole pour les phares canadiens. Peu après leur arrivée à la raffinerie, les membres du comité furent présentés à M. Fitzgerald qui leur proposa de suite de leur montrer le procédé complet de raffinage. Ayant accédé avec plaisir à la proposition, ils obtinrent sous la conduite de leurs hôtes des renseignements précieux ; et ils ont communiqué, dans un document distinct, tout ce qu'ils ont vu dans l'espoir qu'il sera de quelque intérêt aux Aînés de la Trinité de Londres.

Les quelques faits suivants peuvent être d'un usage pratique ;

Le degré d'explosion est déterminé autant que possible à l'alambic ; mais M. Fitzgerald apprit au comité que l'on ne peut obtenir un point de départ certain, et que chaque cuve varie quelque peu sous ce rapport. On obtient autant que possible la pureté dans la couleur et l'odeur, mais les seules données certaines sont la densité et le degré d'explosion. Sous le rapport de l'odeur, l'huile canadienne est inférieure, vu qu'elle renferme une quantité d'hydrogène sulfuré, qu'on ne rencontre pas dans les puits de la Pennsylvanie ou dans les districts oléifères de la Valachie et sur les bords de la mer Caspienne. L'huile maintenant fournie au département de la marine du Canada est garantie ne pas faire explosion

au-dessous de 105° Fahr., et de la densité 44° Baume (environ .812). Le prix actuel en Canada est de 15 cents, environ 7½ d. le gallon, et elle pourrait se vendre 1s. 3d. ou 1s. 4d. le gallon. Le comité apprit que l'huile crue des Etats-Unis est beaucoup moins dense que celle du Canada. Les Canadiens se plaignent que, quoique leurs huiles à l'état de nature soient supérieures à celle de la Pennsylvanie, les Américains ont toujours étiquetés leurs huiles inférieures comme venant du Canada, et que sur le marché de Londres on ne fait aucune différence entre les deux espèces qui sont connues comme américaines.

Le comité s'était enquis si le degré d'explosion du pétrole du Canada qui est maintenant plus haut que celui de l'huile de la Pennsylvanie, pourrait être élevé, il lui fut répondu que cela pourrait très bien être fait au moyen de la double distillation, et un point atteint entre 120 et 150 degrés; mais qu'elle n'est généralement préparée de cette manière pour l'usage public, étant plus dispendieuse et moins profitable. Dans ce cas, la première distillation de l'huile crue est de nouveau mise dans l'alambic avant d'être soumise aux procédés de raffinage; le produit ne perd rien de son pouvoir lumineux, mais brûle plus longtemps et tout-à-fait inodore; il ne coûte pas plus de 3d. plus cher que la simple huile raffinée. Le comité pria M. Fitzgerald de préparer et d'envoyer en Angleterre, un baril échantillon, avec le calcul de ce que coûterait une grande ou petite quantité de cette huile.

Le comité visita ensuite la raffinerie de MM. Engleheart et Waterman, établissement qui est plus considérable et mieux dirigé que celui de MM. Fitzgerald; mais, à part de légères différences de détail sur la distribution de la chaleur dans les alambics, le système suivi était pratiquement le même dans l'un et l'autre.

Dans les deux raffineries, cependant, il est à remarquer que les bâtisses sont aussi légères que possible, et séparées les unes des autres, pour diminuer le dommage en cas d'incendie ou d'explosion. Les accidents sont de commune occurrence; M. Fitzgerald venait de se rétablir des effets d'une explosion qui doit lui avoir causé beaucoup de douleur et d'inconvénient.

1er octobre.—Le comité a visité Pétrolia, en compagnie de M. Fitzgerald et de M. McDougall, maire de cette localité. Les détails de cette visite intéressante sont aussi consignés dans le rapport distinct déjà mentionné.

Après avoir été reçu d'une manière très hospitalière, le comité partit de Pétrolia pour se rendre à Détroit dans la soirée. Ayant été retenu quelque temps à Sarnia, ville canadienne située vis-à-vis Port Huron, les membres du comité marchèrent sur la grève de la rivière Ste. Claire, qui sert de limite entre les Etats-Unis et le Canada, jusqu'à l'entrée du lac Huron, dans le but d'observer le phare de Fort Gratiot, sur le côté américain, qu'on disait visible à une distance de 16 milles. Il a été érigé pour servir de guide aux navires qui veulent entrer du lac Huron dans la rivière. Le phare est de 2ème ordre, à feu tournant blanc, par intervalle de deux minutes, produisant un bon jet de lumière. Il y a aussi un sifflet d'alarme à vapeur pour y guider les navires pendant les brouillards. A cause de sa position tout le trafic des lacs de l'ouest passe par là, et, avec un courant d'une vitesse de 7 nœuds à l'heure, c'est une place assez importante à garder.

2 octobre.—Arrivé à Détroit, votre comité fit un petit détour pour visiter Chicago, et partit le soir du 4 octobre pour Washington, voyage de 850 milles, fait grâce aux coupés-lits Pullman, sans trop de fatigue: il y arriva le dimanche après-midi, et y rencontra bientôt le professeur Henry.

7 octobre.—Le comité se rendit, en compagnie du professeur Henry, au département des phares, où il fut reçu par le major Elliot et l'amiral Boggs, les secrétaires du génie et du bureau de la marine. On passa quelques heures à parler des phares et à faire l'échange de différents documents. Sur la table se trouvait une lampe Doty, envoyée par MM. Barbier et Fenestre pour être examinée; elle avait été modifiée sur la lampe-pompe française par l'addition de l'enveloppe extérieure et du bouton central, et du tuyau servant à maintenir l'huile au niveau nécessaire—toutes choses dont ne s'était pas servi le capitaine Doty durant ses expériences au Collège de Chimie l'an dernier—La lampe était offerte à un prix déterminé par les fabricants. Votre comité expliqua ce qui avait eu lieu au sujet des becs de Doty et de l'usage en général de l'huile minérale; mais les membres du bureau n'ont pas l'intention d'adopter ces produits, et préfèrent se servir de l'huile de lard, comme plus sûre et plus

propre. On a discuté librement sur l'administration des deux départements, et la manière dont est conduit le service des phares par chaque bureau respectivement; et tout en donnant avec plaisir tous les renseignements demandés et nombre de détails importants sur les sifflets d'alarme en usage et leur valeur relative, les officiers des Etats-Unis ont été très-heureux de recevoir les suggestions que le comité a cru devoir leur faire.

8 octobre.—Le comité, accompagné du professeur Henry, eut l'honneur d'être présenté au président des Etats-Unis, qui les reçut avec courtoisie et conversa avec ses membres pendant l'espace de presque d'une heure, s'informant avec beaucoup d'intérêt des sujets qui faisaient l'objet de leur voyage. Au sortir de la Maison Blanche, ils visitèrent de nouveau le bureau de la commission des phares et prirent des arrangements pour que divers documents et dessins, etc., fussent envoyés en Angleterre, ainsi que des blancs imprimés (dont une liste est annexée à ce rapport) pour les comparer avec ceux en usage dans ce pays; puis ils prirent congé des messieurs du parlement.

Au bureau de la marine, ils eurent le plaisir de renouveler connaissance avec le commodore Rodgers, du département de la marine, qui, étant en Angleterre l'an dernier, fut l'hôte de la Maison de la Trinité de Londres; ils les accueillit avec la bonhomie d'un marin. Le soir, Sir Edward Thornton, ambassadeur anglais à Washington, reçut les membres du comité avec courtoisie, et leur offrit toute l'assistance en son pouvoir; mais comme on avait facilité leur tâche partout où ils étaient allés, ils n'eurent pas l'occasion de mettre à profit les bons offices de Son Excellence.

9 octobre.—Partis pour New-York pour s'y embarquer le 14 à destination d'Europe arrêté à Baltimore et à Philadelphie.

12 octobre.—Arrivés à New-York.

14 octobre.—Les membres du comité, d'après une entente, rejoignirent le général Woodruff à bord de leur ancienne connaissance, le vapeur du service des phares *Mistletoe*, pour faire une autre visite au dépôt de Staten Island. Après avoir visité de nouveau l'établissement, le comité fit un choix de blancs, dessins et livres qu'il pensait utiles pour les comparer avec ceux en Angleterre, ou y puiser des renseignements. Le parti descendit ensuite la baie de New-York jusqu'à Sandy Hook, dans le dessein de débarquer en bas des hautes terres de Navesink et d'y visiter les deux phares de 1ère classe. Comme il n'avait pas encore eu l'occasion de voir un phare de 1ère classe aux Etats-Unis, le comité désirait beaucoup visiter ceux-ci, mais il en fut malheureusement empêché par le temps, une forte brise du nord s'étant élevée, il aurait été impossible de rejoindre le navire, même s'ils avaient pu débarquer.

Le comité, néanmoins, visita Sandy Hook, promontoire qui ressemble à notre Spurn Point il présente autant de difficulté au point de vue des travaux du génie. Le sable change de de place rapidement, et il a fallu construire des murs de revêtement dans toutes les directions pour empêcher les vagues de l'emporter. Actuellement, un empiètement de la mer oblige de transporter ailleurs les bâtisses occupées par le gardien de la balise nord que l'eau menace d'emporter. Des trois phares, le principal est une lumière dioptrique de troisième ordre; et les deux autres sont des balises-phares de quatrième ordre. Le comité visita le principal phare et la balise nord, et fut très étonné de la différence de condition entre les deux; l'intérieur du premier n'était pas dans un état qui fait honneur au gardien; mais le dernier (sous les soins d'un homme très intelligent, autrefois capitaine d'un navire écossais, puis maître pilote dans la marine américaine, et qui se distingua fort dans la guerre de la sécession, au point d'avoir assez de crédit pour se faire nommer à cet emploi) était un modèle d'ordre et de propreté. Quoique ce ne soit qu'un phare d'4ème ordre, le gardien reçoit la solde attachée au premier phare, vu qu'il a charge du sifflet d'alarme (sirène) qu'il a lui-même appris à diriger comme en fait foi son certificat de capacité. Le sifflet est de première classe et en double, chaque appareil dans une chambre distincte, mais dans la même bâtisse; ils sont semblables à ceux de deuxième classe sur l'îlot aux Goelands, à Long Island Sound, mais de plus grandes dimensions. Les trompettes étaient en fer de $\frac{1}{4}$ pouce en deux morceaux, liées ensemble par un rebord; chaque trompette avait 16 pieds de long et un pavillon de 2 pieds $\frac{1}{2}$ pouces de diamètre. On portait la consommation de charbon, en moyenne à 16 qx d'antracite, ou 20 qx de charbon commun par jour, ou environ 75 lbs d'antracite à l'heure. Le signal est placé à environ 40 pieds au-dessus de la marée ordinaire, et la ligne d'axe de la trompette est

placée de manière à frapper l'eau à une distance de trois milles. Des détails complets sur la construction et l'entretien de ce signal ont été obtenus et sont soumis avec le présent. Après un grand jour d'absence, le comité retourna à New-York tard dans la soirée. •

15 octobre.—Le comité rejoignit le général Woodruff sur le *Mistletoe* dans lequel il se rendit à la rivière de l'Est pour visiter les travaux à Hell-gate, entrepris par le gouvernement pour améliorer le chenal de Long Island Sound à New-York, et qui présentaient beaucoup d'intérêt au point de vue du génie et de la navigation. Il visita ensuite les forges Delamater ou sont fabriqués les sifflets d'alarme et les appareils de chauffage d'Ericsson et il vit plusieurs de ces derniers de toutes dimensions. Il se procura plusieurs dessins et particularités, ci-annexés, mais ils ne paraissaient pas offrir de différence avec les appareils dont on se sert en Angleterre. Les pompes à air, nous a-t-on dit, sont surtout employées dans les maisons des particuliers pour pomper l'eau, et par les imprimeurs pour faire marcher les presses. L'usine dite "Progress Work" appartenant aux MM. Brown, les inventeurs du sifflet-sirène, fut aussi visitée, mais ces messieurs paraissaient tout-à-fait indifférents à l'égard de leur invention. L'un d'eux est celui qui se présenta l'an dernier à la Maison de la Trinité; comme il était évident que l'invention ne serait pas essayée aux frais du public, et comme il n'était pas disposé à le faire à ses propres risques, il laissa tomber l'affaire, c'était peut-être la meilleure solution de la question, attendu que le comité ne se propose pas de recommander maintenant l'adoption de cet instrument.

16 octobre.—Le comité fut conduit sur le *Mistletoe* à bord du *Russia* à destination d'Angleterre, par le général Woodruff, qui continua ses bons procédés jusqu'à la fin. Votre comité ne peut assez reconnaître la bonté de ce monsieur; ingénieur accompli et compagnon aussi aimable que bien informé; il a beaucoup contribué à rendre la tournée agréable et instructive.

Les membres du comité apprécient comme il le mérite le capitaine Keeney, du *Mistletoe* qui leur a donné de précieux renseignements sur les côtes et autres sujets intéressants. En vrai habitant de la Nouvelle-Angleterre, et avec le caractère de l'ancien élément puritain qui subsiste encore sur les bords de la mer dans les Etats de l'Est, il possédait une foule de renseignements qu'il communiquait d'une manière originale, mais très-agréable et très-sensée. Sa direction du navire sur le plan régulier de ces côtes était parfaite, capitaine, pilote et timonier tout à la fois, il remplissait toutes les fonctions à la roue du gouvernail.

Après une belle et agréable traversée, dans un navire bien dirigé, le comité arriva à Liverpool le 26 octobre et se rendit de suite à Londres.

Après avoir relaté dans tous ses détails leur voyage, les membres du comité croient de leur devoir de résumer brièvement les résultats de leurs recherches, et les conclusions auxquelles ils sont arrivés; mais d'abord ils veulent exprimer leur gratitude pour la courtoisie et la bonne amitié dont ont fait preuve à leur égard toutes les personnes avec lesquelles leurs fonctions les ont mis en contact.

En Canada, M. W. Smith, le député du ministre de la marine, délégué par son chef, l'hon. Peter Mitchell, fut infatigable dans ses efforts pour satisfaire tous les désirs des membres du comité, et pour leur faciliter l'objet de leur mission, les accompagnant lui-même quand il le pouvait, et se rendant utile et agréable en tout temps; et le même esprit a caractérisé tous les messieurs dans le département de la marine.

Dans les Etats-Unis, le professeur Henry, président de la commission des phares, s'est dévoué au comité avec une bonté infatigable et l'a secondé avec zèle, tant comme officier que comme citoyen; le comité lui a des obligations extraordinaires, et il se rappellera longtemps avec reconnaissance de sa bienveillante personne. Il doit aussi de la reconnaissance au major Elliott et à l'amiral Boggs, respectivement secrétaire du génie de la marine du bureau de Washington, ainsi qu'aux membres du bureau des phares des Etats-Unis, pour leur empressement à satisfaire les désirs du comité et pour les attentions délicates qu'ils ont eues pour ses membres. Il ne doit pas oublier aussi de mentionner le général Duane, l'ingénieur du 1er district, le commodore Strong et le capitaine Selfridge, de la marine des Etats-Unis, inspecteurs des 3ème et 1er districts respectivement, auxquels il a beaucoup d'obligations.

Maintenant, le comité va soumettre les observations suivantes sur le résultat général de sa visite.

Quant aux différents systèmes des phares, le temps ne nous ayant permis qu'un examen rapide et imparfait, nous nous bornerons à quelques réflexions, notre mission ayant plus spécialement pour but l'examen des signaux d'alarme. D'après ce que nous avons pu voir, ces systèmes diffèrent entre eux, sauf sous deux rapports, savoir : dans la manière de nommer les gardiens de phare, et l'efficacité générale de leurs phares et signaux.

Dans le premier cas, les deux systèmes semblent être guidés par des considérations politiques plutôt que par la connaissance de la matière chez le gardien nommé. La charge de gardien de phare est regardée comme une de ces occupations ordinaires qui ne demandent aucune connaissance spéciale ni apprentissage, et celui qui se livre à cet emploi n'a aucune perspective d'augmentation de salaire, de promotion ou de pension de retraite qui puisse le porter à se bien conduire.

En Canada, le système est simple et économique ; il n'y a pas de conseil d'administration des phares ni d'hommes du métier, si ce n'est un ingénieur la plupart du temps occupé à d'autres fonctions publiques ; les devoirs administratifs et exécutifs reposent entièrement sur le ministre de la Marine et ses officiers, et ils préfèrent employer des appareils simples et faciles à diriger plutôt que de se servir d'instruments scientifiques qui demandent plus d'attention et de soin. Comptant sur l'huile minérale et le bois que produit le pays, ils se servent de celui-là comme agent lumineux, et de celui-ci dans la construction des phares. Leurs bâtisses semblent être aisément et promptement érigées à peu de frais ; l'huile minérale donne une lumière puissante, peu dispendieuse et facile à entretenir dans les lumières catoptriques ; de plus, comme nos expériences l'ont démontré, cette huile produit un pouvoir lumineux plus élevé dans les lumières catoptriques que dans tout autre appareil. Un tel système paraît admirablement adapté pour un jeune pays. Bonne en elle-même, la source de lumière n'exige l'attention soutenue des gardiens,—ce qui serait impossible, d'abord à cause des habitudes de la classe d'hommes qui y sont employés, et ensuite à cause des gages qui ne sont pas assez élevés pour rétribuer une personne habile qui y donnerait tous ses soins. Les gages actuels d'un gardien de phare s'ajoutent simplement à un revenu qui provient d'une autre source, et les devoirs peuvent être et sont facilement remplis par les membres de sa famille.

Les phares que nous avons vus à différents temps étaient bien tenus, et l'on nous dit qu'il y a très peu de plaintes, quoique quelquefois, "ils deviennent un tantinet pâle sur le matin," pour nous servir de l'expression d'un pilote du St. Laurent. Le système catoptrique est généralement adopté, et par conséquent il y a peu de risque de se tromper dans la fixation ou l'exposition des lumières. Les autorités canadiennes augmentent rapidement le nombre de leurs phares, et elles en auront, dans quelques années, pourvu une grande étendue de côtes, sur la mer, le fleuve et les lacs, si elles persèverent dans le zèle recommandable qui les caractérise à présent. Il sera alors encore temps de penser aux appareils perfectionnés ; à présent, ils seraient incompatibles avec les finances du pays ou les mœurs de la population. On doit aussi se rappeler que, pendant presque six mois de l'année, la plupart des phares du Canada ne fonctionnent pas.

Quant au système de phares flottants et au système de bouées adoptées en Canada, nous pouvons dire que si le premier ne compte pas beaucoup de phares enlevés à la fermeture de la navigation, le service qu'ils font est bon pour le moins. Les bateaux sont généralement bien adaptés au besoin, et bien tenus, et les phares propres et en bon ordre. Ce qui nous a le plus frappé chez eux, c'est qu'ils peuvent très bien porter des signaux d'alarme à vapeur. Le système de bouées aussi n'est pas considérable, et, partout où l'eau n'a pas plus de 6 à 8 brasses de profondeur, on emploie comme bouées des poutres retenues au fond par des ancres de fer ou de pierre, et il n'est pas plaisant pour les navires de donner sur le bout qui sur nage.

Les signaux d'alarme en Canada sont bons, mais ici encore on s'est laissé guider par des idées de simplicité et d'économie. On se sert de tout ce qui est le plus économique, et le plus facile à entretenir, mais les chances d'accidents ne sont pas prévues. Aucun double n'est tenu en réserve, et si un signal se dérange, il faut attendre l'arrivée d'un mécanicien pour le réparer, et il s'écoule souvent un long intervalle avant qu'il soit rendu sur les lieux. Le cor de Daboll a été rejeté, non à cause de son inefficacité, mais parce que dans des mains inhabiles,

Il se détraque plus vite que le sifflet et partant ne fonctionne plus, aucun double n'étant gardé; néanmoins, le sifflet à vapeur est soumis au même inconvénient, quoique dans un degré moindre, et les autorités, toutes les fois qu'elles trouvent un mécanicien, l'envoient en prendre charge de préférence à d'autres. Il y a une idée qui domine sur les sifflets, s'est qu'il faut seulement avoir un bouilleur très fort, avec une soupape à main, pour laisser passer la vapeur dans le récipient, et une pompe à bras pour le remplir; mais de fait pour fonctionner pendant plusieurs heures de suite, il devrait y avoir un engin plus ou moins puissant pour pomper de l'eau dans le bouilleur, et pour régler d'une manière automatique les coups de sifflet. Dans un des phares flottants du Canada, la vapeur était sagement utilisée pour d'autres fins comme pour condenser l'eau et mouvoir les ancres et les câbles; une petite machine distincte était ajoutée pour ce dernier dessein. En un mot, le système de sifflet d'alarme du Canada est bon et efficace; il a été d'un grand bienfait pour le commerce.

Si nous examinons le système des Etats-Unis, un aspect bien différent se présente. Dans ce pays, il y a, pour les phares, un conseil d'administration composé d'officiers du génie et de la Marine, présidé par un homme du métier, avec un secrétaire dans chaque branche de l'exécutif, lesquels sont aussi membres de l'administration. En théorie, ce système est excellent, et il ne paraît pas possible d'en imaginer de plus parfait; mais les résultats qu'il produit ne sont pas meilleurs que ceux obtenus par le système canadien, ou le nôtre. L'élément de faiblesse est que ses membres peuvent être, et sont de fait si fréquemment transférés à tour de rôle dans d'autres branches de service, qu'ils doivent nécessairement manquer d'expérience dans les détails. Le système de lumière est surtout dioptrique; mais les manières d'utiliser la réfraction directe quand c'est possible, d'avertir des dangers avec des secteurs colorés, de diriger et condenser la lumière autant que possible, de donner à la lumière la direction normale propre à sa hauteur, n'ont pas, autant que nous avons pu le savoir, été adoptées. L'obstruction provenant d'aucune partie de l'appareil, ou d'une coïncidence entre lui et la lanterne n'est pas prise en considération; la lanterne ordinaire à cadre diagonal a été rejetée comme prenant trop de verre, et l'on est revenu à l'usage des anciennes astragales verticales. Un détail choquant (à nos yeux) dans les phares américains est le défaut de propreté et de soin dans les arrangements intérieurs; généralement, nous avons trouvé les appareils propres, bien tenus, et placés dans leur position et à leur niveau naturels; et nous ne pouvons que difficilement comprendre comment il en était ainsi, tandis que les vases à l'huile et les accessoires étaient mal-propres, et que la rouille et l'absence de peinture se faisaient souvent remarquer. Ceci, sans doute, est dû en grande partie au mode de nomination des gardiens et peut-être aussi au caractère du peuple qui se targue d'être propre à toute chose, et qui n'hésite pas à changer son genre d'occupation. Essentiellement pratique, les Américains emploient toute leur énergie pour parvenir à leur but, mais ils sont tout-à-fait indifférents quant aux accessoires. L'amiral Thornton Jenkins, qui fut autrefois secrétaire de la Marine, position qu'il remplit avec une habileté marquée, a rédigé nombre de réglemens, mais la plupart paraissent être tombés en désuétude. Il nous semble aussi (s'il nous est permis d'exprimer une simple opinion) qu'il y a danger d'un manque de cohésion dans l'administration, entre les branches du génie et de la Marine; il n'y a pas conflit direct d'autorité, mais dans beaucoup de cas il nous paraît probable qu'une efficacité et une économie plus grandes en résulteraient si une branche était l'accessoire de l'autre au lieu d'être sur même le pied, ou si, comme en France le génie dominait l'élément maritime, comme chez nous. Il n'existe pas une classe d'hommes plus capable que les ingénieurs militaires des Etats-Unis, ce sont des hommes qui ont reçu une éducation soignée, et dont les connaissances portent autant sur le génie civil que sur le génie militaire; et dans leurs inspecteurs de Marine il ont des officiers très compétents pour faire observer une discipline rigoureuse. Mais les officiers de la marine et de l'armée devraient avoir sous leurs ordres des hommes plus soumis à la discipline et moins indépendants, pour pouvoir accomplir leur besogne d'une manière satisfaisante. L'administration est divisée en comités pour des différens services, de la même manière que la nôtre; mais les membres se réunissent rarement, et il paraît que les détails sont en grande partie laissés au jugement des officiers de l'exécutif.

Leurs phares, vus de la mer, la nuit, paraissent être bons, quoiqu'ils ne semblent pas avoir autant d'éclat que ceux du Canada, probablement à cause de l'emploi de l'huile de lard,

dont la force photogénique est, dit-on, de la force de 8 chandelles seulement par lampe Argand. Si c'est le cas, les lumières sont sans doute inférieures; M. Funck, contre-maître de la fabrique de lampes déjà mentionnée, nous dit que lors de la dernière livraison d'huile, les échantillons avaient été essayés; et qu'on avait trouvé que la lampe Argand était égale à la force de 12 chandelles; de plus, qu'on insisterait, dans les prochains contrats, pour obtenir de l'huile d'une meilleur qualité. L'administration des phares tient beaucoup à cette source de lumière, qui possède de bonnes qualités et de sérieux désavantages. Elle est très claire, très pure et s'améliore en vieillissant; elle ne carbonise presque pas la mèche et n'exige pas qu'on rogne cette dernière, ce qui demande par conséquent peu de surveillance; elle brûle bien, et est par dessus tout parfaitement sûre. Mais elle se congèle à une température élevée; 44 degrés Fahrenheit, et coûte cher; le dernier contrat pour Staten Island était de 95 cents courant au pair le gallon ou à peu près 3s. 7d. sterling. L'administration américaine est tout à fait opposée à l'usage de l'huile minérale; elle possède un agent de lumière aussi bon qu'elle le désire, et elle ne considère pas que la question de la dépense doive pour un instant être mise en ligne de compte avec celle de la sûreté. Elle ne veut pas, dans le transport des approvisionnements de phares sur la vaste étendue des côtes américaines, courir le risque d'un danger.

Dans le système de bouées des Etats-Unis, on suit le même plan de bouées de pièces de bois en usage au Canada, partout où prend la glace. Les autres bouées sont généralement de fer, de forme conique ou à cône tronqué. Aucune attention particulière n'est prise pour les rendre insubmersibles; mais elles sont aussi visibles que les nôtres, et semblent se bien tenir sur leurs ancres. Le rouge et le noir indiquent le tribord et le bâbord des chenaux respectivement, mais le Bureau a été contraint d'abandonner l'usage de ces deux couleurs sur la même bouée. Conséquemment, il a introduit une troisième distinction, et l'espace intermédiaire est maintenant indiqué par des bouées noires et blanches. En conversation, les marins américains admettent que le plan anglais est meilleur; mais, en gens pratiques, tant qu'il n'y a pas de mécontentement, ils vivent en paix chez eux et ne se troublent pas des règles internationales; ils agissent d'après cette idée qui semble commune aux Américains, quand ils s'aperçoivent qu'une chose leur convient le mieux, ils la mettent en pratique, sans s'occuper de ce que font les autres peuples. Ceci est clairement démontré dans le code intitulé *The International Steering and Sailing Rules*, auquel ils ont ajouté une règle compulsoire dans leurs propres eaux que les steamers en s'approchant indiqueront de leur sifflet la marche qu'ils entendent prendre, le premier dont le sifflet se sera fait entendre, ayant la préférence du choix. Cette règle paraît bien fonctionner, et nous avons eu maintes occasions de l'observer dans la pratique.

Quant aux signaux d'alarme, les autorités ont dû, à cause des exigences des côtes américaines, donner une attention particulière à cette branche de leur système. Comme chez nous, elles se servent généralement de la cloche aux endroits où d'autres signaux ne peuvent être convenablement employés, ou pour venir en aide aux signaux qui ne sont pas prêts ou ne fonctionnent pas, comme c'est arrivé dans le cas déjà mentionné de Portland Head. Les signaux les plus puissants en usage, à part du canon, sont la trompette et le sifflet. Il y a deux espèces de trompettes, celle de Daboll, qui est à air, et l'autre (la sirène) qui est mue par la vapeur. Le sifflet a la forme ordinaire en usage en Angleterre; mais il est arrangé de manière à donner un son rauque au lieu d'un son perçant, la note étant réglée à volonté. Le son rauque est presque toujours employé pour les sifflets de locomotive ou autres engins. Cette note, cependant, n'est jamais employée comme distinction; chez nous la distinction est dans l'intervalle des sons, quelquefois dans le volume; ce qui dépend de la consommation du charbon et du diamètre des cylindres. Le général Duane, principal ingénieur du 1er district, préfère les sifflets de 10 pouces et les emploie à la place des trompettes. Dans les 3ème et 4ème districts, le général Woodruff préfère le cor de Daboll et en fait ériger plusieurs. D'autres sont pour la sirène; mais l'idée que le cor de Daboll que nous employons est rejeté en Amérique, est entièrement fautive; tous sont reconnus comme également utiles, tandis que le Daboll est regardé comme plus sûr, plus facile à diriger, et moins dispendieux à faire fonctionner. Il est admis que son prix originaire est plus élevé, mais ses frais de fonctionnement sont bien moindres que pour le sifflet, et sa force, comme celle des autres signaux, est proportionnée à sa dimension, et au pouvoir qu'on emploie pour la mettre en opération. Le professeur Henry est en faveur de la sirène; mais lors des expériences faites à Portland,

dont le professeur est à préparer un rapport, nous n'avons remarqué aucune augmentation de son ou modulation particulière qui nous la fit distinguer, tandis qu'il nous a paru que la force employée pour faire tourner le disque de cet instrument 2,800 fois par minute, pourrait être appliquée d'une manière plus directe et plus économique. Tous ces instruments font un bon service sur les côtes de l'Amérique ; et ceci nous porte à parler des circonstances qui rendent les signaux d'alarme si nécessaires sur ces côtes. Pendant une partie considérable de l'année, sur les côtes de l'Atlantique, aussi bien que sur celles du Pacifique, à venir jusqu'à la 34ème parallèle de latitude, les brouillards, provenant de causes bien connues, sont très fréquents. Les côtes sont visitées par un grand nombre de caboteurs à voiles et à vapeur, les passagers et les plus riches cargaisons sont surtout transportés par des navires de cette dernière catégorie. Outre la navigation océanique, il y a la navigation intérieure qui communique avec toutes les rivières de l'Est, et sur toute l'étendue les côtes sont si bien protégées et si sûres qu'elle n'est jamais arrêtée, si ce n'est par les glaces au nord. De la Baie de Fundy jusqu'en bas du Cap Hatteras, il y a une chaîne de rivières qui se brise seulement à la frontière sud de la Baie de Casco et aux limites du promontoire aboutissant au Cap Cod, dans laquelle on trouve une eau calme, où le trafic est très considérable, et que les navires, surtout des steamers, sillonnent à toute vapeur, ce serait un inconvénient sérieux et une grande perte pour ces navires de s'arrêter souvent et pour de longs intervalles à cause de la brume ; on doit tenir le temps, d'après l'axiôme maintenant bien fondé, que le temps, c'est de l'argent, et marcher en dépit des brouillards est devenu d'une pratique générale. Puisqu'il en est ainsi, la seule chose qui reste à faire est de se prémunir contre les conséquences de cette pratique dangereuse, de là la nécessité de multiplier les signaux d'alarme.

Si nous prenons en considération le sujet du cabotage des Etats-Unis, et son énorme développement, il est facile de comprendre la raison qui les a toujours portés à en refuser une part à l'Angleterre ou aux autres pays. Il est d'une énorme valeur et se répand dans tout le pays jusqu'au Mississipi et au dernier lac de l'ouest, les rivières comme l'Hudson et le Potomac, les baies et les bras profonds de la mer, comme le Chesapeake et la Delaware, pénètrent jusqu'au cœur du pays et reçoivent le vaste trafic des grands lacs. C'est pour ce commerce, bien plus que pour celui de l'étranger, que les Etats-Unis placent et entretiennent aux frais du public de nombreux phares et signaux d'alarme ; et quand on dit que l'étranger paie pour l'usage des phares anglais quand il a gratuitement celui des phares américains, on devrait se rappeler qu'il jouit des mêmes privilèges que les Anglais dans la navigation de la Grande-Bretagne, tandis que c'est tout le contraire en Amérique. Il est vrai que dans ce dernier pays, ce service fait partie des travaux publics, mais le principe est poussé jusqu'à ses dernières limites ; car s'ils placent des phares sur les côtes, les rivières et les lac, pour une partie de la nation qui voyage, les Etats-Unis, en même temps conservent, réparent et construisent des travaux publics sur les lacs et les rivières, et font et subventionnent des chemins de fer ou autres voies pour les autres classes de voyageurs. Quand le gouvernement anglais entreprend les mêmes améliorations, rend nos rivières navigables, fait et les subventionne des chemins, il devrait, à l'instar du gouvernement américain, faire payer la dépense du système de phares par tout le pays. Mais tant qu'il ne le fera pas, ce serait une injustice commise au détriment des autres intérêts qui ont autant de droit d'être protégés par l'Etat que les armateurs, et il n'y aurait que les étrangers qui bénéficieraient de cet état de choses.

C'est ici le moment de parler d'un des maux causés par la politique : la multiplication, quelquefois inutile, des phares. On dit que des phares sont souvent obtenus contre l'opinion du Bureau des phares ; c'est ainsi que l'argent se trouve dépensé et le patronage créé, au grand détriment des contribuables et même du système. Comme preuve que l'on regarde peu à l'économie, nous ferons observer que l'on construit actuellement à Long Island Sound, sur une maçonnerie de pierre perdue, un phare pour lequel le congrès a voté un crédit de \$300,000 (£60,000). L'emplacement se trouve à 6 ou 7 milles de la terre, dans une eau relativement calme, à 4 milles seulement d'un autre phare qui coûte £15,000 avec le signal d'alarme et la résidence. Il doit être terminé deux ans après avoir été commencé.

Nous devons mentionner ici qu'aux Etats-Unis l'approvisionnement de navires à vapeur et d'allèges est beaucoup plus considérable en proportion que le nôtre, les 13 districts dans lesquels la côte est divisée, et dont plusieurs ont une étendue presque égale à nos circonscrip-

tions de Milford et de Yarmouth, possède chacun deux bons bateaux-à-vapeur, l'un pour l'inspection de la marine et l'autre pour l'officier du génie, lesquels, avec leurs équipages, sont entièrement destinés au service des phares.

Tels sont, en peu de mots, les traits saillants des deux systèmes de phares que nous avons eu occasion de visiter, quoique, nécessairement à cause du peu de temps à notre disposition, il puisse arriver que nous ne leur rendions pas toute la justice qu'ils méritent. Les deux systèmes produisent d'excellents résultats, et il n'est que juste de dire que le ministre de la marine en Canada, l'hon. Peter Mitchell, et son infatigable et énergique député, M. William Smith, avec très peu d'assistance technique, ont rendu des services précieux à la navigation de leur pays, et ont produit des résultats qui laissent peu à désirer. La connaissance intime et personnelle que ces deux messieurs ont des provinces maritimes et de leurs besoins, a beaucoup servi. Le Canada possède aussi dans la Maison de la Trinité de Montréal des gardiens zélés et habiles de la navigation du haut du St. Laurent.

On doit beaucoup aussi à la commission des phares à Washington (dont le secrétaire du trésor, actuellement l'hon. George S. Boutwell est *ex-officio* président), et à son président perpétuel, le professeur Henry. Ce monsieur donne gratuitement ses services; les militaires et les marins qui sont membres de la commission, sont considérés comme accomplissant les devoirs de leur profession, et reçoivent la solde attachée à leur grade. L'exécutif est bien organisé; un personnel considérable y est employé, et les officiers de district déjà mentionnés exécutent avec habileté les arrangements fait aux quartiers-généraux.

Il ne nous reste plus qu'à faire connaître les conclusions auxquelles nous sommes arrivés à l'égard de l'objet principal de notre visite sur le continent américain, qui était de savoir, 1o. dans quelle mesure on se servait des sifflets d'alarme, 2o. jusqu'à quelle distance on entendait ceux employés communément et quelle sont leur mérite, et 3o. dans quel degré il serait désirable d'appliquer le système des sifflets d'alarme sur nos propres côtes.

À l'égard du premier point, nous avons trouvé que les sifflets d'alarme étaient employés comme les phares et les balises en temps clair, et que chacun y reposait une confiance presque aveugle. Les navires américains se guident sur eux, sans s'occuper si la navigation est encombrée, ou des autres amarques. Les bateaux de Fall River, de Newport et de New-York, comme ceux qui font le trajet entre Portland et Halifax, ou St. Jean et la Baie de Fundy, se laissent rarement, si jamais, arrêter par la brume, et ils arrivent très-peu en arrière de l'heure fixée. Indubitablement, ce genre de navigation est entourée de grands risques, quelquefois elle occasionne des désastres sérieux, comme ça été le cas pour le SS. *Métis*, pendant notre visite. Dans ce cas, un voilier vint en collision avec ce steamer, pendant que tous deux allaient à pleine vapeur dans la brume, et le choc fut si violent que le steamer, après avoir flotté quelques heures, sombra avec un grand nombre de personnes qui se noyèrent. On peut dire que la brume règne sur les côtes américaines pendant six mois de l'année, et même plus; les capitaines et les armateurs ne veulent pas être arrêtés par elle; conséquemment, ils courent le risque.

Quand au second point, c'est-à-dire jusqu'à quelle distance sont entendus les sifflets communément employés, nous sommes d'opinion que l'on compte sûrement sur les trompettes et les sifflets que nous avons entendus, quand on y fait attention, à une distance variant de deux à huit milles, selon la différence de conditions atmosphériques et la direction et la force du vent.

Il est bien vrai que, d'après les diverses bizareries qui semble caractériser la transmission du son, il arrive quelquefois qu'ils soient perceptibles à une plus grande distance, mais le son est alors faible et un observateur inexpérimenté ne peut facilement le reconnaître; et quand on dit qu'un sifflet a été entendu à une distance plus grande qu'à l'ordinaire, généralement il a été entendu par des personnes qui connaissent sa position et le degré de latitude, plutôt que par des personnes qui ignorent ces faits. Nous mêmes nous avons entendu le sifflet à vapeur du phare de Manicouagan par un temps clair; mais nous connaissions sa position et le jet de vapeur nous a préparé à recevoir le son; un sens aidait à l'autre. Mais pour éprouver la valeur pratique d'un sifflet d'alarme, il ne faut qu'un sens, celui de l'ouïe; c'est pour cette raison que nous avons décidé de fixer à 8 milles la limite extrême à

laquelle on pourrait ou l'on devrait compter avec certitude, quand le navire est en marche, sur aucun des sifflet que nous avons entendus.

Nous pensons par nos essais et nos expériences, avoir clairement établi :—1o. que contre le vent la portée du son est très-limitée, qu'elle diminue à mesure qu'il augmente, et que très-peu de vent finit par l'amortir entièrement; 2o. que le son porte aussi loin, sinon plus, dans une direction transversale qu'en suivant le vent; 3o. que le son, d'après certaine loi inconnue, dévie quelquefois d'une façon étrange, car on a souvent remarqué qu'il est plus fort à une plus grande distance qu'à une portée intermédiaire; mais le professeur Henry se propose de faire des études spéciales sur ce point; 4o. qu'une surface de bois unie devant laquelle se tient une personne, qui écoute, intercepte le son et le répercute dans l'oreille de cette personne; et 5o. que les sons de la trompette mue par l'air, de la Sirène et du sifflet à vapeur (tous donnés sur une note basse, que l'expérience a démontré être la meilleure pour transmettre le son plus loin) diffèrent si peu que le marin, qui vient d'arriver à portée d'un de ces sifflets d'alarme, ne pourra dire quel est l'instrument qui a jeté le son qu'il a entendu; et cela même à une petite distance, disons de $1\frac{1}{2}$ à 2 milles. A moins que la force motrice du sifflet soit de beaucoup au-dessus de la moyenne de celles employées dans les sifflets ordinaires, il n'y a qu'un observateur attentif et expérimenté qui puisse le dire. Il suit de là que pour arriver à les distinguer, on ne doit pas compter sur la nature des instruments *seule*, et que les guides véritables sont les variations dans le nombre et la durée des sons et des intervalles. La capacité du soufflet d'une trompette à air se règle, dans chaque cas, sur la quantité d'air nécessaire pour produire la variation particulière choisie.

Parlons maintenant du dernier point que nous avons pris en considération, à savoir dans quel degré il serait désirable d'appliquer le système des sifflets d'alarme dans ce pays. Comme la période des brouillards ne dure pas sur nos côtes aussi longtemps qu'en Amérique, et que les jours durant lesquels il y règne des brouillards partiels n'exceedent pas 60 ou 70,* il n'existe pas pour nous autant de raison d'adopter les sifflets d'alarme sur une aussi grande échelle que dans ce pays, quoique nous soyons d'avis qu'il devrait y en avoir un plus grand nombre qu'à présent; mais nous pensons que l'on devrait en poser seulement pour guider les navires dans le port, et pour indiquer les points saillants des grandes routes de la navigation, afin de permettre aux navires de déterminer leurs positions avec certitude, et non pour encourager une vitesse coupable en les plaçant à des intervalles trop rapprochés. A cette fin, nous recommandons que des sifflets d'alarme à vapeur, de 10 et 12 pouces chacun, soient adoptés, ainsi que les cors de Daboll et de Holmes actuellement en usage, dans les endroits où il peut être désirable d'en placer.

En terminant, nous soumettrons à l'examen du Bureau les noms des différents endroits de nos chenaux que nous pensons, d'après notre expérience, les plus propres à recevoir des sifflets d'alarme. Dans la Manche, la Pointe Lizard et les phares flottants *Shambles* et *Owers* sont ceux qui demandent d'abord à être pris en considération. Celle-ci a déjà été l'objet d'une discussion et ceux-là peuvent être choisis pour servir de guides aux nombreux navires qui fréquentent les eaux de Portland Harbour et de Spithead. A l'entrée du chenal St. George, les Fastnets, le premier atterrissage du commerce de l'ouest, seraient un endroit très convenable; mais, si à cause de sa position élevée, on rencontrait des difficultés insurmontables, le meilleur emplacement serait ensuite le Old Head of Kinsale. On peut considérer comme résolu l'établissement de sifflets d'alarme à l'entrée du port de Queenstown, sujet actuellement sous discussion; et l'on a approuvé l'installation d'un canon d'alarme sur le phare flottant *Covingbeg*. Nous recommandons d'utiliser dans tout son étendue le canon de Stack Nord, en diminuant les intervalles des coups, et d'installer sur les Skerries un bon sifflet d'alarme pour diriger les navires jusqu'au phare flottant N. O., et à l'entrée du port de Liverpool, dans le chenal du nord, l'île d'Innistrahull et le Cap du Mull of Cantire offriraient des emplacements importants, et l'on pourrait attirer, sur ce sujet, l'attention des commissaires d'Irlande et d'Ecosse. A l'entrée du chenal de Bristol, St. Ann's Head au nord sur le chemin de Milford et au sud de la pointe Hartland, emplacement déjà proposé, devrait être pris en considération. Sur la côte Est, les pointes Longstone et Spurn ainsi protégées, ajouteraient beaucoup à la sécurité de cette côte déjà

* Durant les douze mois expirés en juin 1872, il y a eu 53 jours de brouillard à Stack nord, 67 à Lundy et 68 à Flambro'.

gardée à Souter Point, à Flamborough Head et au phare flottant de Newark; tandis que le phare flottant *Shipwash*, sur le chemin de la Tamise et de Harwich Harbour, pourvu aussi d'un sifflet d'alarme, compléterait le nombre de signaux qui nous voudrions voir établis sur nos côtes.

Annexées à ce rapport sont les listes de desseins, documents, livres, etc., reçus des autorités chargées de l'administration des phares, pour la comparaison et les renseignements généraux.

FRED. ARROW,
J. SYDNEY WEBB.

Maison de la Trinité,
4 novembre 1872.

NOTES D'UNE VISITE A PETROLIA ET A UNE RAFFINERIE DE PÉTROLE DANS ONTARIO, CANADA.

Le comité des Frères Aînés (*Elder Brethren*) délégué dans l'Amérique du Nord (Capitaine Sir Frederick Arrow, député-maire, et Capitaine J. Sydney Webb) ayant, dans son récent voyage, visité un district oléifère du Canada, et vu les procédés employés dans ce pays pour raffiner l'huile minérale, désire soumettre au bureau les renseignements qu'il a recueillis sur ce sujet.

Le 30 septembre 1872, le comité partit pour Hamilton, Canada Ouest, et arriva à London, Ontario, avec des lettres d'introduction pour MM. Fitzgerald, des Raffineries d'huile Union, fournisseurs de pétrole aux phares canadiens pendant la présente année. Il fut par eux l'objet d'une réception très-bienveillante, et en compagnie de M. Fitzgerald, examina les procédés du raffinage.

Nous nous arrêtâmes d'abord aux réservoirs dans lesquels est versée l'huile crue, — fluide opaque, noir, épais, — apportée de Petrolia sur wagons plate-formes. Il y avait deux petits réservoirs qui contenaient chacun 7,200 gallons et un plus grand d'une capacité de 43,200 gallons. Ils sont à moitié enfoncés dans le sol, et bordés de terre. De ces réservoirs l'huile est pompée au moyen de tuyaux en fer dans des alambics qui se trouvent dans une autre partie de la manufacture, où elle est bouillie jusqu'à complète vaporisation, laissant un épais résidu de matière bitumineuse. La vapeur, qui s'est condensée en passant dans les tuyaux immergés dans un réservoir d'eau froide, tombe, à l'état de fluide mêlé d'eau, dans un autre réservoir. L'eau gravite vers le fond et est ensuite pompée ou tirée au dehors au moyen de robinets; à cette phase des procédés, la matière condensée étant passée du vert sombre au brun pâle, est pompée dans une grande cuve circulaire appelée agitateur.

Nous apprîmes que la première partie de l'huile qui sort de l'alambic serait explosible à 60 degrés; cependant, elle devient bien vite moins volatile et atteint bientôt un point d'éclat de 100 degrés Fahrenheit. On y ajoute alors de l'acide sulfurique qui précipite au fond tout ce qu'il peut rester de l'élément goudronneux; et afin que l'acide puisse pénétrer et agir sur toute l'huile, l'air est continuellement forcé par le bas dans le réservoir, par ce moyen l'huile est tenue dans un état de constante agitation. Après que l'acide sulfurique a produit son effet, ce qu'on constate à la couleur de l'huile, on ajoute de la même manière de la soude caustique et de l'oxide de plomb pour la rendre inodore, procédé particulier au raffinage de l'huile canadienne qui a une mauvaise odeur qu'on ne trouve pas dans celle de la Pennsylvanie. Quand ce procédé a produit son effet, on ajoute une certaine quantité de soufre qui rend d'abord l'huile parfaitement noire, toute la mixtion étant tenue en agitation comme précédemment jusqu'à ce que l'opérateur soit certain de la densité et de la couleur, ce dont il s'assure en en mettant de temps à autre des échantillons dans de petites fioles. Quand il a acquis cette certitude, le conduit d'air est fermé, et la partie noire de l'huile gravite de suite vers le fond. L'huile raffinée à la surface est alors tirée dans le blanchisseur, grand réservoir ouvert exposé à la lumière et y reste deux ou trois jours pendant lesquels l'action de la lumière la rend plus blanche. C'est la dernière phase du procédé. Elle est alors introduite par des tuyaux dans un hangar à demi enfoncé dans le sol avec remblai, et là mise dans des barils en bois de 40 à 42 galons; les barils, qui sont ordinairement fabriqués sur les lieux, sont toujours neuf et enduits d'une mince couche de colle qui permet aux raffineurs de boucher

les fissures et qui rend le bois moins absorbant. Les barils sont remplis au moyen d'un entonnoir breveté qui empêche l'huile de déborder et de se perdre. C'est un très-ingénieur appareil qui fonctionne seul, qui ne donne que la quantité suffisante pour remplir le baril, avertit que celui-ci est rempli et qu'il doit être appliqué à un autre. Le brevet en a été obtenu par Catlin, de Cleveland, Ohio, un citoyen qui exploite le raffinage de l'huile; comme plusieurs inventions américaines, cet appareil est le fruit de la nécessité de se dispenser du travail manuel.

La substance goudronneuse que nous avons vue se déposer au fond des alambics dans le premier procédé, est utilisée comme combustible. Elle est mélangée avec une forte injection de vapeur, mise en forme de gaz dans les fournaies et produit une chaleur très forte. On n'emploie ni charbon, ni bois, excepté un peu de ce dernier pour allumer le feu.

Le comité visita aussi la raffinerie de M.M. Engleheart et Waterman, établissement beaucoup plus considérable; mais comme le procédé de raffinage qu'on y emploie est le même que l'autre, sauf quelques différences secondaires, nous n'avons guère besoin d'en faire une description. Pour prévenir les dangers d'une explosion, les bâtisses sont construites légèrement et détachées les unes des autres, comme le sont en Angleterre nos fabriques de poudre.

De bonne heure, le lendemain matin, le comité partit pour Pétrolia, en compagnie de M. Fitzgerald et de M. MacDougall (le maire de la localité); il fut reçu, à son arrivée, par plusieurs messieurs intéressés dans l'exploitation des huitières, et disposés à nous offrir toutes les facilités en leur pouvoir. Avec ces messieurs, nous étions en tout huit personnes, et nous partîmes en voiture par le district oléifère. La scène qui s'offrit à nous était des plus étranges: tout, autour de nous, présentait un aspect sauvage et pratique, les chemins étaient dans un état affreux, le district lui-même paraissait étrange et sans agrément. Une petite partie seulement du chemin était partiellement défrichée, le reste à l'état de forêt vierge. Nous visitâmes d'abord les puits "Maggie" qui étaient alors en pleine opération. Tout, ici, était de la nature la plus âpre et la plus économique; le hangar n'avait pas plus que la hauteur suffisante pour le plongement des instruments de forage; les balanciers, les soupentes et même les supports de la machine étaient de bois; la pompe semblable à un instrument aratoire, était placée au sommet d'une chaudière tubulaire. Le gaz que l'huile crue rend en certaine quantité est employé comme combustible, étant intercepté au sommet du puits par un petit tuyau ajusté dans de la glaise et de là conduit à la fournaise. A environ dix pieds plus haut en dehors du puits le gaz est encore intercepté, le tube de l'huile se ramifiant à angles droits et le gaz s'accumulant dans une chambre formée au-dessus par la continuation du tuyau vertical; la pression dans cette chambre est employée en premier lieu à aider le passage de l'huile dans les tuyaux, et le surplus de gaz est transporté à la fournaise, où il s'unit à celui que le premier tuyau a apporté. Le gaz est très explosible quand on lui applique la flamme.

Ce puits a une profondeur de 462 pieds; l'huile qu'il produit est épaisse et d'un vert sombre: il fournit 100 barils par jour, à 40 galons par baril. A mesure qu'elle entre dans le réservoir, l'huile est mélangée avec l'eau; elle varie en qualité de 28 à 36 degrés de densité et réprend beaucoup de vapeur.

Nous traversâmes ensuite une grande partie du district oléifère qui, tel qu'aujourd'hui exploité, comprend un espace de 10 milles par 4 de sol, et il y a environ 300 puits en opération; mais on doute que la contrée voisine soit plus ou moins une région oléifère. Nous apprîmes que l'exploitation de cette industrie est parfois sujette à beaucoup de vicissitudes. Ainsi, par exemple, un puits peut, en tout temps, pour des causes inconcues, ne pas rendre, et de la même manière un puits stérile peut soudainement devenir productif, tandis que la variation dans la quantité produite est très-grande. Les terres, de ce district se vendent, avec le bois qu'elles contiennent, de 100 dollars (£20) à 1500 dollars (£300) l'acre, mais le bois rapporte ordinairement 40 ou 50 dollars. Par conséquent, une personne qui entreprend cette industrie achète d'abord le terrain et construit le bâtiment pour la machine, ainsi que l'appentis dont la hauteur est calculée sur la longueur de l'espace nécessaire au fonctionnement des instruments de forage, environ 30 pieds. On creuse pendant dix jours peut-être, ayant à percer les premiers 100 pieds à travers une surface argilleuse, revêtant le tout de bois; puis à travers environ 200 pieds de roc, suivant le perçement avec un tube de fer; puis peut-être à travers 100 ou 150 pieds du roc qui contient l'huile. Si l'industriel n'obtient pas d'huile à 500 pieds, il abandonne ce puits et va plus loin recommencer l'opération. Un puits

sur dix le dédommage, et cette moyenne est rarement dépassée. Le prix de toute le mécanisme et les frais de forage à 500 pieds s'élèvent à environ £600, indépendamment de l'achat du terrain. Les intérêts sont beaucoup divisés, le principe de la co-opération largement adopté, et rarement un homme se risque seul dans cette entreprise. Pour fixer les prix et se protéger eux-mêmes, les industriels se réunissent ; ils choisissent un gérant et un bureau de direction qui s'assemblent tous les quinze jours et basent les prix de l'huile crue sur les cotes de New York. Ils reçoivent l'huile des propriétaires de puits moyennant un prix fixé de cette manière, et la vendent au même prix aux raffineurs, en y ajoutant 5 pour cent par baril pour les frais d'exploitation ; ce surperflus est mis au crédit de la compagnie et divisé entre les propriétaires de puits au *pro rata*, suivant leurs ventes. Par ce moyen ils empêchent la concurrence et travaillent à l'amiable ensemble, quoique ce soit contre l'intérêt de l'acheteur.

Le comité a fait des recherches particulières sur la différence du degré auquel le pétrole canadien et celui de la Pennsylvanie sont explosibles. Il a appris que par la *double distillation* le degré explosif de l'huile canadienne pourrait être élevé à 120 ou 150 Fahr. ; mais que la dépense qu'entraînerait ce procédé occasionnerait une augmentation de prix, ou qu'il ne rémunérerait pas. On dit que le produit d'une seconde distillation égale le premier dans son pouvoir lumineux, qu'il brûle plus longtemps et qu'il est inodore. Le surplus de frais occasionné par ce procédé serait d'à peu près trois deniers par gallon. M. Fitzgerald a promis d'en raffiner une petite quantité expérimentalement et de l'envoyer avec une estimation de ce que coûterait un approvisionnement.

Le comité fut reçu de la manière la plus hospitalière par ses hôtes bienveillants et parti-pour continuer son principal voyage, enchanté d'avoir pu visiter un voisinage aussi intéressant.

FRED. ARROW.

J. SYDNEY WEBB.

Novembre, 1872.

ANNEXE DU RAPPORT

DE LA

DIVISION DES PECHERIES

LISTE DES ANNEXES

DU RAPPORT DE LA DIVISION DES PÊCHERIES.

A.—Liste des agents des pêcheries du Canada	1
B.—Rapport sur la croisière de la goélette du gouvernement <i>La Canadienne</i> pendant la campagne de 1872, avec des statistiques sur les pêcheries de la division du golfe et du bas St. Laurent	11
C.—Statistique des pêcheries, sur la rive sud du St. Laurent, entre Québec et le cap Chatte	68
D.—Statistique des pêcheries sur la rive nord du St. Laurent, de Québec et Bermis.	71
E.—Récapitulation générale du produit des pêcheries dans la Province de Québec	73
F.—Tableau des bateaux pêcheurs, etc., aux îles de la Madeleine en 1872	74
G.—Précis des rapports des gardes-pêche de la Province de Québec	83
H.—Rapport sur l'établissement ichthyogénique de Newcastle, Ontario, pour la saison de 1872	96
J.—Rapport sur la construction d'un établissement ichthyogénique sur la rivière Restigouche	106
K.—Compte rendu d'une expédition de draguage sur les grands fonds dans le golfe St. Laurent, par M. Whiteaves, M.S.G., etc	113
L.—Statistique des pêches dans la Province d'Ontario	134
M.—Précis des rapports des gardes-pêche de la Province d'Ontario	143
N.—Rapport de l'inspecteur des pêcheries de la Nouvelle-Écosse et du Nouveau-Brunswick	151
O.—Statistique des pêches dans la Province de la Nouvelle-Écosse	172
P.—do do do du Nouveau-Brunswick	174
Q.—Extrait du rapport de l'hon. M. Langevin sur la Colombie Britannique	176
R.—Extrait de l'essai couronné de M. Alex. C. Anderson sur la Colombie Britannique	181
S.—Extrait de l'esquisse de l'évêque Taché sur les territoires du Nord-Ouest	187
T.—Rapport sur les pêcheries de la Province de Manitoba, par M. W. T. Urquhart	193

Rapports des officiers commandant les croiseurs de la police de marine.

U.—Rapport du capitaine P. A. Scott, officier commandant le steamer <i>Lady Head</i>	196
V.—do de James A. Tory, officier commandant la goélette <i>J. W. Duncomb</i>	198
X.—do de D. M. Browne, M. R. do <i>Peter Mitchell</i>	202
Y.—do de James A. Nickerson, do do <i>S. G. Marshall</i>	205
Z.—do de W. T. Frost, do do <i>New England</i>	207
A.A.—do de George Watson, do do <i>Katie</i>	211
B.B.—do de L. H. Lachance, do do <i>Stella Maris</i>	214
C.C.—Liste des bateaux de pêche étrangers visités	218
D.D.—do do do saisis	214

ANNEXE A.

LISTE des agents des pêcheries des provinces d'Ontario, Québec, de la Nouvelle-Ecosse et du Nouveau-Brunswick, nommés en vertu de l'acte des pêcheries (1868), avec indication de leurs districts, adresses à la poste, salaire, etc., etc., et avec distinction des agents qui, étant garde-pêche, sont chargés d'agir *ex officio* comme magistrats, d'avec ceux qui agissent comme gardiens de pêche et n'exercent pas les pouvoirs de magistrat.

PROVINCE D'ONTARIO.

Nom.	District.	Adresse.	Garde-pêche ou gardien.	Salaire.
Henry Hunt.....	Ile Larue.....	Rockport.....	Gar.-pêche	\$ cts. 20 00
Jno. Wallace.....	Ile Lindoe.....	Lansdown.....	do	40 00
J. A. Cameron.....	De Cornwall à Côtéau du Lac.....	Summerstown.....	Gardien	.....
Jno. Mooney.....	De Brockville à Cornwall.....	Prescott.....	do	50 00
Peter Kiel.....	Iles Wolfe et Amherst, et les eaux des alentours en desc. jusq. Brockville.....	Wolfe Island.....	do	150 00
Jos. Pierson.....	Du Portage à la Pointe Pierre.....	Consecon.....	do	100 00
Peter Huff, jun.....	De la pointe Ouest à la pointe Pierre.....	Pictou.....	do	50 00
Wm. A. Palen.....	De la pointe Pierre à la pte. Petticoat.....	Pte. Pierre, Cherry Valley.....	do	50 00
Jno. G. Hicks.....	De pointe Petticoat à la rivière Noire.....	Pointe de la Traverse.....	do	100 00
Wm. Plews.....	De la riv. Noire au quai de Bongard.....	Cap Veasy (Cressy).....	do	100 00
Jas. K. Cameron.....	De Cobourg à Brighton, avec les cours d'eau tributaires et les lacs, y compris le lac Rice.....	Cobourg.....	do	100 00
Chas. Wilkins.....	Eaux de la baie de Quinté sur les confins des comtés de Northumberland, Addington, Lennox, Hastings et Frontenac, et du Portage vers l'est, à la Pointe Plaisante.....	Belleville.....	do	200 00
Samuel Wilmot.....	De Toronto à la Presqu'île.....	Newcastle.....	(*)	1,200 00
Jno. W. Kerr.....	Du havre de Whitby à la Longue Pte.....	Hamilton.....	do	400 00
Jno. McMichael.....	Le bord du lac Érié, comté de Kent.....	Rond Eau.....	do	50 00
Henry Groves.....	De London à la digue du moulin Gardén, sur la rivière Thames.....	London.....	do	50 00
E. Boismier.....	De la petite rivière Baptiste, sur le lac Ste. Claire, jusq. la pte. Pélée.....	Sandwich.....	do	150 00
Zeneus Quick.....	Ile de la Pointe Pélée.....	Kingsville.....	Gar.-pêche	50 00
S. A. MacVicar.....	De la pte. Baby, sur la R. Ste. Clair jus. l'apte. au Chaudron, sur le lac Huron.....	Sarnia.....	Gardien	200 00
A. C. McKinnon.....	De la pointe au Chaudron à la pointe à Black sur le lac Huron.....	Goderich.....	do	100 00
Jno. Eastwood.....	De Goderich au cap Hurd.....	Southampton.....	do	100 00
Farquhar McRae.....	Riv. Sydenham, et lac St. Claire, de la petite riv. Baptiste jusq. la pte. Baby.....	Wallaceburg.....	do	100 00
Geo. S. Miller.....	Du cap Hurd à Pénétaguishene.....	Owen Sound.....	do	100 00
Wm. Plummer.....	De Pénétaguishene à la riv. Thessalon.....	Manitowaning.....	do	100 00
Jos. Wilson.....	De la rivière Thessalon à la tête du lac Supérieur.....	Sault Ste. Marie.....	do	100 00
Alex. McKenzie.....	Lac Simcoe et ses tributaires.....	Barrie.....	do	50 00
Hy. Calcutt.....	Les eaux intér. du comté de Peterboro.....	Ashburnham.....	do	100 00
Jas. McFadden.....	Les eaux de la riv. et du lac Mississipi.....	Carleton Place.....	do	30 00
		Total.....		3,840 00

* A le soin de l'établissement de pisciculture à Wilmot's Creek.

PROVINCE DE QUÉBEC.

Nom.	District.	Adresse.	Garde-pêche ou gardien.	Salaire.
Napoléon Lavoie...	Officier commandant <i>La Canadienne</i> ..	Bassin de Gaspé (en été), L'Islet (en hiver).....		\$ cts. 1,200 00
Alfred Blais.....	De Pointe Lévi à Matane	Rimouski	Gar.-pêche	300 00
Jos. I. Letourneau..	Du cap Chatte à la rivière Ste. Anne des Monts.....	Ste. Anne des Monts....	do ..	50 00
Jos. Eden	Riv. York, Dartmouth, et St. Jean, bassin et baie de Gaspé, à la pointe Pierre.....	Bassin de Gaspé	do ..	50 00
Jas. M. Remon	De Percé à la pointe au Maquereau ..	Pabos	do ..	50 00
Wm. Phelan.....	De la pte. au Maq. à la pte. Paspébiac	Port Daniel	do ..	50 00
R. W. H. Dimock ..	De la pointe Paspébiac à la rivière du Grand Cascapédia	New Richmond	do ..	150 00
Elmine Allard	Du Grand Cascap. à la pte. Maguasha	Carleton.....	do ..	50 00
Jno Mowat.....	De la pte. Maguasha à la rivière Mé- tapédia, y compris cette rivière et Riv. Ristigouche de la pte. de la Mis- sion, en remontant, y compris ses tributaires, comté Bonaventure et Ristigouche.....	Métapédia.....	do ..	150 00
P. Vibert, jun	De la pte. aux Esq'x. à la riv. Shell Drake	Riv. Magpie sur la côte du Labrador, <i>viâ</i> B. de Gaspé	do ..	200 00
E. Pelletier	Baie de la Trinité.....	Cap. St. Ignace.....	do ..	50 00
Ferd. Saillant.....	Eaux des comtés de Chicoutimi et Saguenay.....	Grande Baie (en hiver), Tadouzac (en été)	do ..	150 00
C. Demeule.....	Riv. du Gouffre à la riv. aux Canards, y compris les lacs aux environs de la Malbaie et de la baie St. Paul	Malbaie.....	Gardien ..	50 00
Philippe Gendreau..	District de Watsheeshoo.....	Pointe aux Esquimaux....	Gar.-pêche	150 00
G. Mathurin.....	District de Natashquan	Natashquan	do ..	150 00
.....	Ile d'Anticosti.....	Anticosti.....	do ..	50 00
Frs. Thivierge	District de Moisie.....	Moisie	do ..	50 00
J. J. Fox.....	Iles de la Madeleine.....	Amherst	do ..	50 00
J. Legouvé	Division de St. Augustin .....	.....	Gardien ..	50 00
W. H. Whitely.....	Divison de Bonne Espérance .....	.....	do ..	50 00
W. H. Austin	Lacs Memphrémagog, Orford, du Pain de Sucre et Brown, avec les tribu- taires	Bolton Centre	Gar.-pêche	100 00
Amos A. Mooney ..	Comté de Brome	Knowlton	do ..	100 00
W. C. Willis	Eaux du district de St. François,	Sherbrooke.....	do ..	150 00
H. W. Austin	District de Montréal et de Richelieu, avec la rivière Richelieu et ses tri- butaires	Chambly	do ..	100 00
D. McFarlane	Rivière Chateauguay et ses tributaires	Huntingdon	do ..	50 00
P. E. Luke.....	Baie de Missisquoi sur le lac Cham- plain et rivière au Brochet	Philipsburg.....	do ..	50 00
Danl. Rosa	Lacs Beauport, St. Charles et lacs ad- jacents	Québec.....	Gardien ..	50 00
L. P. Huot.....	Lacs Phillippe, Gagné et lacs adja- cents, et l'île d'Orléans.....	Chateau Richer.....	do ..	100 00
W. L. Holland.....	District d'Ottawa.....	Ottawa.....	Gar.-pêche	100 00
L. J. Loranger.....	Eaux intérieures du comté de Terre- bonne.....	St. Sauveur.....	do ..	100 00
		Total		3,900 00

PROVINCE DE LA NOUVELLE-ÉCOSSE.

Nom.	District.	Adresse.	Garde-pêche ou gardien.	Salare.
W. H. Rogers	Nouvelle-Ecosse	Amherst	Officier des pêcheries.	\$ cts. 800 00
<i>Comté d'Annapolis.</i>				
W. T. Carty	Comté d'Annapolis	Annapolis	G.-pêche	120 00
Geo. Hardwick	Rivières Annapolis et Languille	do	Gardien ..	25 00
Miner Clark	Pt. de Lawrencetown à la trav. de Clarke	Bridgetown	do ..	25 00
J. Durland	Du pont de Lawrencetown à la ligne de comté, y compris la riv. Nictaux ..	Lawrencetown	do ..	25 00
B. Le Cain	Lovett Brook	Annapolis	do ..	25 00
<i>Comté d'Antigonish.</i>				
.....	Comté d'Antigonish	Antigonish	G.-pêche	125 00
Angus McDonald	De l'entrée du havre au pied des Marécages, et de là, en remontant la Tracadie, jusqu'au lac, et dep. les Maréc. jusq. la riv. du Monastère, y compris la riv. de l'établ. Français et Tarbits.	Tracadie	Gardien ..	30 00
Alex. Chisholm, jun.	De l'entrée du havre à la Fourche ; de là, sur la riv. Pomquet, au moulin de V. Chisholm, et de la Fourche, sur la rivière Noire, à la chute	Fourche de Pomquet, Antigonish	do ..	25 00
Albert Randall	De la mer au lac	Bayfield, B. A	do ..	15 00
Colin Chisholm	Du havre d'Antigonish au pont de McWilliams ou de St. André	Bas de la rivière Sud, Antigonish	do ..	25 00
Angus McDonald	Du pont de McWilliams au pont de Frazer, y compris la rivière	Haut de la rivière Sud, Antigonish	do ..	25 00
Jno. Cumming	Du pont de Frazer à la ligne du comté tête du lac	Haut de la rivière Sud, Antigonish	do ..	20 00
Jno. Dexter	Du havre d'Antigonish (pied du marais) à la rivière du moulin Trotter, de là, en remont. cette riv., au moulin de Trotter, y comp. les deux branch. riv. de l'Ouest et rivière Bailey ..	Antigonish	do ..	30 00
Jno. Smith	De la rivière du moulin de Trotter au barrage de W. Thompson	Rivière Ouest, Antigonish ..	do ..	25 00
Jas. McLean	Du barrage de Thompson au pont de la Fourche d'Addington	Riv. Ouest, Fourche d'Addington, Antigonish ..	do ..	25 00
Hugh Cameron	Du pont de la Fourche au pont de Pinkeytown, y compris les rivières James et du Castor	Addington, B. A	do ..	25 00
Duncan Fraser	Du pont de Pinkeytown au moulin de Stewart	Ohio	do ..	20 00
<i>Comté du Cap Breton.</i>				
Francis Quinan	Comté du Cap Breton	Sydney	G.-pêche	120 00
Anthony Spencer	Rivière Mira, ruisseau Noir	Mira Gut, B. A	Gardien ..	25 00
Thos. Burke	Pont de Mira et ruisseau à la Truite ..	Mira B. A., Bridgetown ..	do ..	25 00
John McEachen	Rivière au Saumon	Arichat	do ..	25 00
Thos. Moore	Petites rivières Balls et Leech	Sydney Nord	do ..	20 00
Donald McDonald	Rivière Sydney et la Fourche	Lingan	do ..	20 00
Alex. McLean	Millbraek	do	do ..	20 00

PROVINCE DE LA NOUVELLE-ÉCOSSE.—Suite.

Nom.	District.	Adresse.	Garde-pêche ou gardien.	Salaires.
<i>Comté de Colchester.</i>				
Wm. Blair	Comté de Colchester, division sud	Onslow	G.-pêche.	100 00
Richd. C. Archibald	Rivière au Saumon	Truro	Gardien	25 00
Samuel Frame	Rivière Shubénacadie	Rivière Shubénacadie	do	25 00
Robt. J. Pollock	Rivière Stewiacke (inférieure)	Stewiacke inférieure	do	25 00
Geo. Fulton	Rivière Stewiacke (supérieure)	Rivière Stewiacke, Brookfield	do	25 00
James Bonnyman	Rivières Française et du Moulin	New Annan	G.-pêche.	40 00
J. W. Davison	Comté de Colchester, division nord	Londonderry	do	100 00
Henderson Gass	Rivière Waugh	Tatamagouche	Gardien	25 00
Robert Fletcher	Rivière d'Hébert	Londonderry	do	25 00
Henry Urquhart	Rivière Folly	do	do	25 00
Hy. M. Fulton	Rivière Portapique	Portapique B. A.	do	25 00
Jho. A. P. McLellan	Rivière Economy	Economy	do	25 00
<i>Comté de Cumberland.</i>				
Thos. H. Patton	Co. de Cumberland, divis. est, compren. tous les cours d'eau qui se jettent dans le détroit de Northumberland.	Rivière Philippe	G.-pêche.	100 00
Oliver Fillmore	Riv. Philippe, chute Hanam, en amont	do	Gardien	25 00
David Stewart	do en aval	do	do	25 00
Jeremiah Brownell	Rivière Shinimicas	Shinimicas, Riv. aux Oies	do	25 00
Asa Fillmore	Rivière Philippe	Rivière Philippe	do	25 00
Jas. King	Comté de Cumberland, division ouest comprenant tous les cours d'eau qui affluent dans la baie de Fundy.	Amherst	G.-pêche.	100 00
David Corbett	Rivières Laplanche et Nappan	do	Gardien	25 00
Moses Harrison	Rivière Maccan	Maccan, B. A.	do	25 00
John H. Barnes	Rivière Hébert	do	do	25 00
Francis L. Jenks	Tête de Parrsboro	Parrsborough	do	25 00
W. C. Rindress	Rivière Wallace	Pugwash	do	30 00
<i>Comté de Digby.</i>				
James H. Morehouse	Comté de Digby	Hillsburg	G.-pêche.	120 00
Wm. Odel	Rivière Joggins	Digby	Gardien	25 00
Basile R. Robicheau	do au Saumon	Rivière au Saumon B. A.	do	25 00
Lochlin McKay	Baie Ste. Marie	Baie Ste. Marie B. A.	do	25 00
Robert Journey	Rivière Sissabou	Digby	do	25 00
John P. Thibodeau	Rivs. Metaghan et ruisseau de Comeau	Rivière Metaghan	do	25 00
<i>Comté de Guysborough.</i>				
Jas. A. Tory	Comté de Guysborough	Guysborough	G.-pêche.	150 00
Jas. Cook	Rivière au Saumon, de l'embouchure à la ligne ouest de Graham	Rivière au Saumon B. A.	Gardien	25 00
Wm. P. Carritt	De la ligne de Graham au pied du lac Neil, y compris la branche nord et le lac	do	do	20 00
Charles Kenny	Du pied du lac Neil au lac de la Chaussée de Castors, inclusivement, et tous les lacs traversés par la rivière	Riv. au Saumon, branche ouest, Guysborough	do	15 00
Donald Gunn	De la station de Scott au lac Country-Harbor, y compris la rivière de Gunn, depuis la rivière principale jusqu'au lac Hurley	Cross Roads	do	30 00

PROVINCE DE LA NOUVELLE-ÉCOSSE.—*Suite.*

Nom.	District.	Adresse.	Garde-pêche ou gardien.	Salaire.
<i>Comté de Guysborough.—Suite.</i>				
William Pride.....	De l'embouchure de la rivière à la pte. Sinclair, y compris le cours d'eau depuis le havre du Vin jusqu'x lacs.	Sherbrooke, Ste. Marie..	Gardien ..	\$ cts. 30 00
Thos. McKeen	De la Fourche à la limite du comté, y compris la riv. de McKeen jusq. lac.	Melrose	do ..	30 00
Edward Jordan.....	1 ^e la Fourche à la rivière du Sauvage.	Glenelg	do ..	30 00
Robt. McKay	Depuis la limite de la marée jusqu'à Intervales sur le bras nord, et jusqu'au moult. de Cameron, bras de la Vallée.	Guysboro', Intervale, B. A.	do ..	15 00
Jas. R. Bruce	De l'embouchure de la rivière du havre aux Coques aux chutes supérieures.	Guysborough.....	do ..	10 00
Jas. Nickerson	De la grève aux chutes, y compris la rivière Nord-Ouest.....	New Harbor, B. A.....	do ..	15 00
Allan McQuarry	Rivière Ste. Marie.....	Rivière Ste. Marie, Sherbrooke	do ..	40 00

Comté d'Halifax.

Ezekiel Sibley.....	Comté d'Halifax, division est, de Dartmouth à Ecum Secum.....	Meagher's Grant, B. A., Musquodoboit	G.-pêche.	100 00
Wm. Guild	Du Havre-des-Vaisseaux à Chezsetcook, inclusivement.....	Havre aux Vaisseaux ..	Gardien ..	40 00
Wm. Hall	Sheet Harbor	Sheet Harbor	do ..	40 00
John Fitzgerald	Du havre d'Halifax à la baie Marguerite, anse du Portugais	Anse des Portugais.....	G.-pêche.	100 00
Archbld. Kidston.....	De l'anse à Peggy à la baie Terrence.	Spryfield	Gardien ..	40 00
Nathaniel Mason.....	De l'anse à Hulbert à l'anse à Peggy, baie Marguerite	Baie Marguerite, anse à Peggy, B. A.....	do ..	40 00
Jas. B. Gilbert	Rivière Gay	Rivière Gay, B. A	do ..	20 00
Andrew Horne, jun.	Haut de la rivière Shubénacadie.....	Shubénacadie	do ..	20 00

Comté de Hants.

Peter S. Burnham	Comté de Hants, division ouest, qui devra s'étendre depuis la limite occidentale du comté jusqu'à Walton ..	Windsor	G.-pêche..	100 00
John W. Dinsmore	Riv. Shubénacadie depuis la riv. Ste-wiacke jusq. la limite du C. d'Halifax	Shubénacadie.....	Gardien ..	30 00
James Mosher.....	Rivières Méandre et Herbert, d'embouchure à source	Brooklyn.....	do ..	30 00
Timothy B. O'Brien.	Division est, de Walton à la ligne de Colchester.....	Windsor.....	G.-pêche.	100 00
Joseph Mosher	Rivière Kennetcook, de l'embouchure à la limite de la marée	Newport	Gardien ..	30 00
Jas. M. O'Brien.....	Rivières Walton et Kennetcook	Maitland	do ..	30 00

Comté d'Inverness.

Murdoch A. Ross.....	Comté d'Inverness, division est.....	Marguerite nord-est.....	G.-pêche.	100 00
Peter Coady.....	De l'embouchure de la rivière Marguerite à la chapelle S. O.....	Marguerite sud-ouest, B. A.....	Gardien ..	25 00
Jno. Carmichael.....	Partie supérieure et tributaires de la rivière Marguerite	Marguerite B. A.....	do ..	25 00
Archibald McDougall	Partie mitoyenne de la Marguerite ..	Riv. Marguerite, Mabou ..	do ..	25 00
Reuben Philips.....	Partie supérieure et tributaires de la rivière Marguerite	Marguerite N.-E.....	do ..	25 00
John McRae			do ..	25 00
Wm. Grant	Comté d'Inverness, division ouest.....	Mabou	G.-pêche.	100 00

PROVINCE DE LA NOUVELLE-ECOSSE.—*Suite.*

Nom.	District.	Adresse.	Garde-pêche ou gardien.	Salaire.
------	-----------	----------	-------------------------	----------

Comté d'Inverness.—Suite.

Bernard Dwyer	Rivière Mabou	Mabou	Gardien	\$ cts. 25 00
Angus McIntyre	Rivière Dennis	Rivière Dennis, B. A.	do	25 00
Donald McDonald	do des Habitants	Riv. des Habitants, B. A.	do	25 00
*Angus Cameron	do do	do	do	25 00

Comté de King.

John E. Starr	Comté de King	Port William	G.-pêche.	250 00
W. McIntyre	Rivière Annapolis	Kentville	Gardien	30 00
H. C. Eagles	Gaspereau	Gaspereau	do	20 00
Jno. Buchanan	do	do	do	20 00

Comté de Lunenburg.

Daniel Dimock	Comté de Lunenburg, div. est, rivs. du Mil'u, de l'Or, Martin et Mushamush	Chester	G.-pêche.	100 00
Ebenezer Frail	Rivière de l'Est	do	Gardien	25 00
James Corkum	Rivière du Milieu	do	do	25 00
	Rivière de l'Or (inférieure)	do	do	25 00
	do de l'Or (supérieure)	Beech Hill, Chester	do	25 00
Jas. Langille	Rivière Martin	Chester	do	25 00
Henry S. Jost	Comté de Lunenburg division ouest	Lunenburg	G.-pêche.	100 00
Chas. Pernette	De l'embouchure de la rivière de la Hève à l'anse de Wilkie	do	Gardien	25 00
James McKeen	De l'anse Wilkie jusq. chez Hy. Koch	Rivière de la Hève, B. A.	do	25 00
Jas. Mossman	De chez Henry Koch jusq. chez Knock	Lunenburg	do	25 00
Edward Morgan	De chez Knock à la source de la riv. Hève	Rivière de la Hève, New Germany, B. A.	do	25 00
W. Veinot	Rivière Mushamush	Chester	do	25 00
Geo. A. Nesbit	Petite Rivière	Petite Rivière	do	25 00

Comté de Pictou.

	Comté de Pictou, division est, comprenant les rivières Sutherland, French et Barney	Rivière Barney, B. A.	G.-pêche.	100 00
George Murray	Rivière Barney	do	Gardien	25 00
Donald Rankin	do Sutherland	New "Glasgow"	do	25 00
James McMillan	do French	do	do	25 00
Angus McDonald	Ruisseau Bailey	Ruisseau Bailey, B. A.	do	20 00
Thomas Graham	Comté de Pictou, division ouest, comprenant les rivières de l'Est, du Milieu, de l'Ouest et du Caribou	New Glasgow	G.-pêche.	100 00
Wm. Smith	Du pont de New Glasgow aux sources de la rivière de l'Est	do	Gardien	30 00
Wm. Graham	Du pont de New Glasgow au havre	do	do	25 00
Robert Archibald	Rivière du Milieu	Rivière du Milieu	do	25 00
Daniel Creighton	do de l'Ouest	Rivière de l'Ouest	do	25 00
Jno. Cameron	do John	Rivière John	do	25 00

Comté de Queen.

Saml. T. N. Sellon	Comté de Queen	Liverpool	G.-pêche.	120 00
Stephen Clements	De la pointe du Fort aux Roches-au-Saumon, pont Milton, riv. Liverpool	do	Gardien	25 00
Theodosius Ford	Du pont Milton rem. riv. P. Liverpool	Milton	do	50 00
Wm. Buchanan	Des Roches-au-Saumon à l'île Puddingpan, en suivant la côte	Liverpool	do	20 00
Hy. Hooker	De l'île Puddingpan à l'île Tobie rem. riv P. Medway jusq. anse du Chien	Port Medway	do	30 00

PROVINCE DE LA NOUVELLE-ÉCOSSE.—*Suite.*

Nom.	District.	Adresse.	Garde-pêche ou gardien.	Salaire.
<i>Comté de Queen.—Suite.</i>				
John Fitzgerald	Des moulins à vap. à la chute à Salter, rivière de Port Medway	Village des Moulins	Gardien ..	\$ cts. 30 00
Barnabas Miles	De la chute à Salter à Pawn Hook, rivière de Port Medway	Greenfield, B. A.	do ..	20 00
Stephen Smith	De Pawn Hook à Brookfield	Liverpool	do ..	20 00
Jonathan Smith	De la pointe du Fort à la pointe Ouest, havre de Liverpool	do	do ..	15 00
James Farquhar	De la pointe Ouest, havre de Liverpool, à la Grande Rivière, Port Mouton et Port Joli	do	do ..	30 00
<i>Comté de Richmond.</i>				
Duncan Cameron	Division est de la rivière Bourgeoise à la limite orientale du comté, y compris la dite rivière	St. Pierre	G.-pêche..	125 00
Alex. Urquhart	Grande-Rivière	Grande-Rivière, B. A.	Gardien ..	30 00
Hector McKinnon	Loch Lomond	Loch Lomond, B. A.	do ..	30 00
Jno. H. Ballam	Division ouest de la rivière Bourgeoise à la limite occidentale du comté.	Arichat	G.-pêche..	125 00
Peter W. Grouchy	Rivière Decousse	Riv. Decousse, Arichat ..	Gardien ..	30 00
John Proctor, Sen.	Rivière des Habitants	Port Hawkesbury	do ..	20 00
<i>Comté de Shelburne.</i>				
Wm. Muir, Jun.	Comté de Shelburne	Shelburne	G.-pêche..	125 00
W. McKay	Rivière Clyde	do	Gardien ..	20 00
Mathias Greenwood	Riv. de la baie Ronde et ruiss. Sauvage ..	Rivière Clyde, B. A.	do ..	20 00
Geo. Archer	Rivière Birchtown	Shelburne	do ..	15 00
Richd. McGill	Rivière Roseway	do	do ..	20 00
James Turner	do Jordan	do	do ..	30 00
Lathrop Freeman	do des Sables	Rivière des Sables, B. A.	do ..	30 00
Hy. Ackerman	Green Harbor	Ragged Island, île à Locke, B.A.	do ..	20 00
P. Crowell	Rivière Barrington	Barrington	do ..	20 00
<i>Comté de Victoria.</i>				
Donald McRae, Jun.	Comté de Victoria	Baddeck	G.-pêche..	120 00
Jno. McLellan	Rivière du Milieu	Riv. du Milieu, B.A., Baddeck	Gardien ..	25 00
Donald McQuarrie	do	Baddeck	do ..	25 00
Donald McMillan	Rivière Baddeck	Riv. du Milieu, B.A., Baddeck	do ..	25 00
Angus McKenzie	Rivière du Nord	Rivière du Nord, B.A.	do ..	25 00
Donald McRae	Tributaires de la rivière Baddeck	Baddeck	do ..	25 00
<i>Comté de Yarmouth.</i>				
T. B. Crosby	Comté de Yarmouth	Tousket	G.-pêche..	100 00
Robert Baker	De Lower Narrows à l'embouchure de la rivière Tousquet	Yarmouth	Gardien ..	25 00
J. A. Hatfield	De la chute à Reynard à Lower Narrows, rivière Tousquet	Tusket	do ..	25 00
Wm. Kavanagh	Du pont de Gurill à Coldstream	do	do ..	25 00
Wm. Prosser	Branches de la rivière au-dessus de la chute de Reynard	do	do ..	25 00
Eustace Nickerson	Rivière au Saumon	Yarmouth	do ..	25 00
Edward Perry	Petite-Rivière	do	do ..	25 00
Total				

PROVINCE DU NOUVEAU-BRUNSWICK.

Nom.	District.	Adresse.	Garde-pêche ou gardien.	Salaire. \$ cts.
W. H. Venning	Du N.-Brunswick à la N.-Ecosse	St. Jean, N.B.	Inspecteur des pêches	1,400 00
R. N. Venning .....	.....	do	Commis ..	400 00
<i>Comté d'Albert.</i>				
John Taylor	Comté d'Albert	Harvey	G.-pêche.	100 00
Richd. Gross	Rivière Petitcodiac	Coverdale	do ..	40 00
Jacob Beck	De l'embouchure du Petitcodiac à la baie Dorchester	Hillsboro'	Gardien ..	30 00
	Rivière Pollet	Elgin	do ..	30 00
<i>Comté de Carleton.</i>				
Hugh Miller	Rivière Miramichi (S. O.) de la source aux Fourches	Glassville	G.-pêche.	30 00
Hugh Harrison	Riv. St. Jean et ses tributaires, depuis Long's Creek jusq. la riv. Tobique.	Woodstock	do ..	100 00
	Rivière St. Jean, depuis la rivière à l'Anguille jusq'à Woodstock	do	Gardien ..	30 00
Geo. Burt	Rivière St. Jean	do supérieur	do ..	30 00
<i>Comté de Charlotte.</i>				
B. L. Cunningham ..	Baie Intérieure ou Passamaquoddy	Chamcock, B. A.	G.-pêche .	30 00
J. W. Fountain	Campo-Bello et îles de l'Ouest avec la côte et les crs. d'eau du cté. Charlotte ..	Île du Caribou Fairhaven, B. A.	do ..	100 00
Patrick Curran	Rivière Ste. Croix et ses tributaires	Milltown, St. Etienne ..	do ..	120 00
W. B. McLaughlin ..	Île du Grand Manan et ses frayères	Grand Mannan	do ..	*240 00
Saml. Dick	De St. George au havre au Castor	La Tête, B. A.	Gardien ..	30 00
Robert Dickson	De l'anse de Seeley à Lépreux	Lepreaux	do ..	30 00
Leonard Best	District de l'Est à La Tête à Lépreux	Havre au Castor, B. A.	G.-pêche.	100 00
<i>Comté de Gloucester.</i>				
Jas. Hickson	Riv. Nipissiguit et ses trib., avec la côte marit. et les crs. d'eau depuis la riv. Belle Dune à la pointe Grindstone.	Bathurst	G.-pêche.	250 00
Wm. Bateman	Rivière Nipissiguit	do	Gardien ..	50 00
Just Haché	Bancs d'huîtres du comté de Gloucester, Caraquette et Shippegan.	Caraquette	G.-pêche.	100 00
Justinien Savoy	Tracadie	Tracadie, B. A.	do ..	30 00
Jno. L. Veno	Pokemouche	Pokemouche	Gardien ..	30 00
<i>Comté de Kent.</i>				
Chas. Cormier	Rivière Cocagne	Dundas	G.-pêche.	100 00
J. McD. Sutherland ..	Rivière Richibouctou	Richibouctou	do ..	50 00
Francis B. Légaré ..	Petite rivière Bouctouche	Petite riv. Bouctouche, Shédiac	Gardien ..	30 00
A. M. Girouard	Grande rivière Bouctouche	Bouctouche	do ..	30 00
James Harnett	De l'embouchure de la rivière Nicholas, sur le Richibouctou, en amont, y compris la rivière Nicholas	Weldford	do ..	30 00
<i>Comté de King.</i>				
Isaac Foshay	Comté de King	Sussex, Apohaqui	G.-pêche.	100 00
Saml. Gosline	De l'embouchure de la petite rivière de Smith en remontant	Petite riv. Smith, B. A.	do ..	50 00
Saml. F. Ryan	Ruisseau du Moulin	Studholm, Apohaqui	Gardien ..	30 00

* Y compris le loyer d'une chaloupe.

PROVINCE DU NOUVEAU-BRUNSWICK.—*Suite.*

Nom.	District.	Adresse.	Gardes-pêche ou gardien.	Salaire.
<i>Comté de Nothumberland.</i>				
				\$ cts.
Thos. Savoy	Rivière de l'Eglise-Brûlée et ses trib.	Upper Negnac	G.-pêche.	30 00
Thos. Harris	Rivière Tabusintac et ses tributaires.	Tabusintac, Miramichi ..	Gardien ..	30 00
Norman Campbell ..	do do	do do	„ ..	30 00
Amos Perley	Rivière et baie de Miramichi à l'est de l'île de Beaubair, dans les paroisses de Glenelg et Chatham	Chatham, Miramichi	G.-pêche.	100 00
Christopher Parker ..	Rivière de Miramichi et ses tributaires, de Newcastle à l'île de Price entre l'île de Beaubair et Boiestown	Newcastle, do	„ ..	160 00
et				
N. B. T. Underhill ..		Blackville, do	„ ..	160 00
John Hogan	Rivière de Miramichi (N. O.) et ses tributaires, de Newcastle	Newcastle, do	„ ..	210 00
Aaron Hovey	Rivière Miramichi (S. O.) et ses tributaires, entre Blissfield et Boiestown.	Boiestown	Gardien ..	30 00
Geo. Bryanton	De la riv. à l'Orme à Squire Underhill, sur le bras S. O. de la riv. Miramichi.	Blacktown, Indiantown ..	„ ..	30 00
Kenneth Cameron ..	Rivière Miramichi S. O. depuis la ligne de Blissfield jusqu'aux sources, avec les tributaires	Boiestown, Miramichi ..	G.-pêche.	100 00
Patrick Bergin	Rivière Cain, paroisse de Blackville ..	Dumphy, B. A., paroiss. de Blackville, S. W. Miramichi	Gardien ..	30 00
Thos. Smith	De l'extrém. infér. de l'île Fingley sur la branche N. O. du Miramichi, en remontant, et le grand Sevogle	Esk Nord, Miramichi ..	„ ..	30 00
David Somers	Depuis le côté inférieur de Ox-Bow, sur le petit bras S. O. en remontant.	do do ..	G.-pêche.	30 00
Patrick Gillis	Petite rivière Sud Ouest et ses tributaires	do do ..	Gardien ..	30 00
Denis Hogan	Rivière Renous et ses tributaires ..	Pont de Renous, B. A ..	„ ..	30 00
Thos. McKenzie	De la pointe Dumbar, sur le bras N. O. du Miramichi, à l'extrémité inf. de l'île Fingley, sur le bras S. O., et au côté inférieur d'Ox-Bow	Red Bank, Esk Nord, Miramichi	„ ..	30 00
Robt. Brinner	Rivière Napan et rivière Noire et tributaires	Chatham, Miramichi ..	„ ..	30 00
John Williston	Riv. et baie du Vin, avec la paroisse de Hardwick, l'île Fox et autres îles et places sur le côté sud du principal bras de la rivière Miramichi	Baie du Vin, W. O	G.-pêche.	100 00
James Russell	Baie de Miramichi et ses tributaires ..	Newcastle, Miramichi ..	„ ..	150 00

Comté de la Reine.

Isaiah Langan	Rivière au Saumon	Chipman, B. A. Gasperaux	Gardien ..	30 00
John Secord	Rivière Canaan	Long's Creek, Johnston.	„ ..	30 00
I. T. Hetherington ..	De l'île Cole au pied du de lac Washademoak	Jenkins, B. A., Johnston	„ ..	30 00

Comté de Restigouche.

E. Ferguson	De la petite riv. Dune à Morris Rock.	Dalhousie	G.-pêche.	100 00
W. McMillan	De la pe. r. B'le Dune à la r. à l'Anguille.	New Millse	„ ..	100 00
J. Galbraith	Rivière Charlo	Dalhousie	Gardien ..	25 00
J. McMillan	Rivière Jaquet	Rivière Louison, W. O.	„ ..	25 00

PROVINCE DU NOUVEAU-BRUNSWICK.—*Suite.*

Nom.	District.	Adresse.	Garde-pêche ou gardien.	Salaire.
<i>Comté de Sunbury.</i>				
Reuben Hoben	Rivière St. Jean, d'Indiantown à la ligne du comté d'York	Burton, B. A.	G.-pêche	\$ cts. 100 00
<i>Comté de St. Jean.</i>				
Cyprian E. Godard	Comté de St. Jean	St. Jean	G.-pêche	150 00
<i>Comté de Victoria.</i>				
C. McClosky	Comté de Victoria	Grandes Chutes	G.-pêche	100 00
John Jamer	Rivière Tobique	Andover	Gardien	30 00
John McDougall	Les Trois-Rivières, branche de la rivière Tobique	Arthurette, B. A.	"	30 00
G. Bedell	Rivière au Saumon	Andover	"	30 00
Donald Fraser	Rivière Tobique	do	"	30 00
<i>Comté de Westmoreland.</i>				
W. B. Deacon	Havre de Shédiac et rivière	Shédiac	G.-pêche	60 00
	Rivière Petitcodiac et Memramcook	Moncton	"	60 00
D. T. Cormier	Baie de Dorchester	Village Gautreau	"	
<i>Comté d'York.</i>				
C. McPherson	Comté d'York	Frédéricton	G.-pêche	150 00
J. Campbell	De la Grande Passe sur la rivière St. Jean, en remontant	Kingsclear, B. A., Frédéricton	Gardien	30 00
W. Brown	Rivière St. Jean	Southampton	"	30 00
A. Moir	De Price's Bend au Côteau-Brûlé, S. O., Miramichi	Bloomfield	"	30 00
Total				

P. MITCHELL,

Ministre de la Marine et des Pêcheries

(Certifié) W. F. WHITCHER,

Département de la Marine et des Pêcheries,

Division des Pêcheries, Ottawa, 1872.

ANNEXE B.

RAPPORT SUR LA CROISIÈRE DE LA GOELETTE DU GOUVERNEMENT
 "LA CANADIENNE," DANS LE FLEUVE ET LE GOLFE ST. LAURENT,
 PENDANT LA SAISON DE 1872, SOUS LE COMMANDEMENT DE N.
 LAVOIE, ECR., OFFICIER DES PÊCHERIES.

A l'honorable PETER MITCHELL,

Ministre de la Marine et des Pêcheries, Ottawa.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous soumettre le rapport suivant sur la croisière de *La Canadienne*, chargée pendant la dernière saison de protéger les pêcheries dans le bas du Saint Laurent.

Grâce au mauvais temps, nous n'avons pu partir de Québec pour les Îles de la Madeleine avant le 11 mai. De forts vents de proue, généralement accompagnés d'épais brouillards et de pluie, retardèrent considérablement notre marche et le 26, quinze jours après avoir fait voile de Québec, nous n'étions rendus qu'à l'Île Barnabé. En mouillant à la Pointe-aux-Pères pour prendre des lettres et des instructions, je m'assurai que vous désiriez que notre navire se rendit en toute diligence à l'île d'Anticosti pour secourir et protéger les bâtiments naufragés sur les côtes de l'île. Si désireux que je fusse de suivre vos instructions, *La Canadienne* ne put atteindre la Baie au Renard avant le 5 juin. Jusqu'au moment de notre arrivée, il ne s'était commis aucune déprédation; mais postérieurement, plusieurs articles, dont nous avons repris le plus grand nombre et que nous avons remis à leurs propriétaires légitimes, furent volés. Notre présence n'étant plus requise à Anticosti, nous fîmes voile pour les Îles de la Madeleine où nous arrivâmes le 15 juin. L'état des pêcheries de cette division et des autres soumises à ma surveillance sera traité au long dans un autre rapport ci-annexé. Afin de rendre mon rapport plus clair et plus facile à consulter, j'ai divisé les places de pêche soumises à la croisière de *La Canadienne* en cinq parties, savoir:—Gaspé, Bonaventure, les Îles de la Madeleine, où côte du Labrador et l'île d'Anticosti. Des statistiques sur le produit et la valeur des pêcheries dans chaque division accompagnent ce rapport et une récapitulation générale donnée à la fin vous permettra de constater d'un seul coup d'œil le produit total des pêcheries dans le bas du St. Laurent. Ces statistiques montrent que les pêcheries du bas du St. Laurent sont en général dans des conditions prospères. Il y a une augmentation considérable dans la production de la morue et du saumon. Les chiffres constatent une diminution dans la production du hareng, comparativement aux autres années. Les causes de cette diminution dans cette division et dans les autres pêcheries sont indiquées au long dans le rapport qui suit.

La Canadienne, durant cette saison, a fait la croisière pendant au-delà de cinq mois, dont la dernière partie a été remarquable à cause des vents constants, soufflant dans presque toutes les directions du compas. Pendant que nous étions à la Pointe des Monts, en route pour remonter le golfe, une grosse vague brisa le gouvernail breveté et le bâtiment ne répondant plus à la direction du timon, donna en travers de la lame et faillit chavirer. Pendant le court intervalle de confusion qui s'en suivit, des tonneaux d'eau pénétrèrent dans la goëlette. On parvint à poser un gouvernail improvisé et à reprendre le vent. L'équipage fit noblement son devoir et travailla courageusement, ne se relâchant de son ardeur qu'après le danger passé; mais si nous avons si heureusement enduré cette tempête, et triomphé du mauvais temps, j'attribue ce fait aux qualités qui font de *La Canadienne* un voilier supérieur. Depuis qu'elle a été revêtue en cuivre et complètement radoubée, elle est aussi solide que si elle était neuve, et, je n'en doute pas, fera longtemps le service pour le département. A l'exception de l'occurrence qui vient d'être signalée, la croisière de cette année s'est faite sans accident

aucun, et n'a pas donné lieu à des incidents nécessitant de longs commentaires. A bord, chacun a bien fait son devoir et les officiers comme l'équipage m'ont toujours obéi et assisté promptement et ont fait tout ce qu'ils ont pu pour m'aider à remplir avec vigueur, efficacité et économie la mission qui m'était confiée.

Ces remarques préliminaires terminées, je passerai en revue les diverses pêcheries du golfe et du bas du fleuve St. Laurent dans l'ordre que je viens d'indiquer.

N. LAVOIE.

L'Islet, 31 décembre 1872.

DIVISION DE GASPÉ.

Grâce à sa vaste étendue, à la fertilité de son sol, à l'inépuisable richesse des eaux qui baignent ses rivages, le comté de Gaspé serait un des plus riches de la Province de Québec, si les ressources de son sol et de ses eaux étaient pleinement développées.

L'histoire des origines de Gaspé nous dit que les Normands et les Bretons qui faisaient la pêche sur les côtes n'y avaient pas de résidences permanentes. Ils y venaient au printemps et retournaient à l'automne, absolument comme les Français ont fait jusqu'aujourd'hui sur les côtes de Terre-Neuve. Ils laissaient seulement des gardiens pour prendre soin de leurs établissements de pêche. A quelque distance du chemin conduisant de la Grande Rivière à Pabos, on voit encore des restes de ces anciens établissements et les vieillards parlent encore d'une terrible tempête qui balaya la Baie des Chaleurs pendant que tous les pêcheurs, au nombre de 200 ou 300 hommes, s'occupaient à pêcher sur un des bancs à la morue, qui porte depuis le nom de "Banc des Orphelins," donné pour commémorer le nombre d'enfants dont les pères perdirent la vie dans cette effroyable tempête.

Bien que, de prime abord, le mode d'exploitation de nos pêcheries suivit par les grandes maisons Robin et compagnie et autres, paraisse avantageux au pays, en tant qu'il tient de grandes sommes d'argent en circulation, le district de Gaspé ne semble pourtant pas en retirer beaucoup de profit. La population s'est considérablement accrue pendant les dernières années sur la partie de la côte qui s'étend de Newport à l'Anse Griffin. Cet endroit renferme les meilleures places de pêche et le sol le plus riche de toute la Gaspésie; mais les habitants n'ont pas plus de goût que leurs ancêtres pour l'agriculture, ce qui a contribué à les tenir dans la pauvreté. Les quelques acres de terre en culture pour la plupart appartiennent à des étrangers et, à de rares exceptions près, le confort ne se trouve que chez ceux des habitants qui ont trouvé moyen de cultiver un petit champ et qui ne se sont pas laissés aller par l'appât des avances d'argent faites par les marchands. C'est par là qu'on tient le pêcheur dans un état de servage continu, sans guère lui laisser l'espérance de pouvoir s'en affranchir. Quelques-uns, cependant, font de grands efforts pour se libérer de leurs dettes et y réussissent, mais pour la majorité l'habitude d'être endetté devient presque naturelle et ils ne cherchent point à se débarrasser de ce fardeau. Ils ne croient même pas qu'il soit possible de vivre autrement; leurs pères ont vécu de cette façon et ils conservent cette habitude traditionnelle. Dans mon rapport pour 1871, j'attirais l'attention sur les belles terres du comté de Gaspé et leurs avantages supérieurs et je faisais alors à ceux qui ont le contrôle de la colonisation du pays un devoir de diriger le courant de l'immigration européenne vers ces riches localités. Je ne répéterai pas ici ce que je disais alors, mais je mentionnerai seulement le fait qu'on est sur le point de compléter dix-neuf chemins de colonisation, ce qui contribuera beaucoup à l'établissement de cette partie du pays. Les chemins de colonisation qui sont déjà ouverts dans Gaspé ont fait un bien incalculable au comté. De nouveaux établissements surgissent partout, particulièrement le long du chemin du rivage (connu sous le nom de chemin Fortin) et leur importance commence déjà à se faire sentir. Ils forment autant de centres et font ouvrir des voies de communication par chemins de fer et par bateaux à vapeur.

Malgré tous les obstacles à sa prospérité, ce comté a fait des progrès rapides pendant ces dix dernières années; des hommes influents et patriotes se sont mis à la tête du mouvement et par leurs efforts puissants, ont grandement contribué à l'avancement de ce pays. Dans quelques années, ce comté figurera sur le même rang que les plus riches districts de la province de Québec. Antérieurement à la dissolution de la Compagnie minière de Gaspé le commerce du bois ne se faisait que dans le Bassin de Gaspé; mais une riche maison de Québec a commencé de faire le commerce sur la rivière Magdeleine, sous la surveillance de M. Vachon. Les bâtisses, les moulins, etc., étaient tous construits à la mi-août et deux chargements de madriers de pin ont été expédiés en Angleterre cet automne. Cet établissement fournit de l'emploi à quatre-vingts ou cent hommes et, en outre, est situé dans un très-bel endroit. Les cultivateurs des environs retireront sans doute beaucoup d'avantage de cette nouvelle entreprise, qui leur permettra de disposer commodément et profitablement des produits de leurs fermes. Les pêcheurs de la localité peuvent maintenant avoir de l'ouvrage au moulin pour \$18.00 par mois et plus. Quand *La Canadienne* est passée la rivière en remontant cet automne, le plus grand nombre des pêcheurs travaillait aux moulins. Les grandes coupes de bois qui se trouvent sur les bords de la rivière Magdeleine sont une garantie suffisante du succès qu'obtiendront les propriétaires de ces moulins. La proximité entre le moulin et le phare m'a porté à croire qu'on pourrait faire servir la vapeur à un sifflet d'alarme, qui serait grandement utile en cet endroit. Les propriétaires du moulin se proposent d'y construire un brise-lames, ce qui en fera un port de refuge. Les ports étant très-rare sur cette côte, un sifflet d'alarme serait de la plus grande commodité pour les navires en temps de brouillards.

Bien que quelques riches propriétaires aient de belles fermes entre Newport et l'Anse Griffin, la population peut être considérée comme exclusivement composée de pêcheurs. De l'Anse aux Gris Fonds au Cap Chatte, l'agriculture est la principale occupation de la population, qui ne fait la pêche que pendant la morte saison.

Les endroits les plus agréables du comté de Gaspé sont Percé et le Bassin de Gaspé, qui en sont les seuls ports sûrs. Tous les vaisseaux en détresse se dirigent vers l'un ou l'autre de ces ports pour y trouver abri et sécurité, et c'est là aussi qu'on apporte la main prise sur la rive nord pour l'expédier sur les marchés étrangers. Dans mon rapport pour 1869, j'ai signalé Gaspé comme une des meilleures places d'eau pour les touristes et les malades. Je constate avec beaucoup de plaisir que cet endroit est visité chaque année par un nombre de touristes qui s'accroît de plus en plus. Cette place d'eau possède des attraits incomparables pour ceux qui veulent s'amuser ou améliorer leur santé. De commodités de bains dans une eau constamment calme et claire, un magnifique paysage, de délicieuses promenades dans des chemins ombragés, une des plus belles baies de la Province de Québec pour se promener en bateau et faire la pêche, et un beau village ne laissent que peu à désirer. A cela, il faut ajouter un climat délicieux, frais et salubre pendant tout l'été. La seule chose qui manque, c'est un bon hôtel et je ne doute nullement qu'un homme intelligent et entreprenant qui ouvrirait ici un hôtel de première classe, réaliserait bientôt une jolie fortune. La population de Gaspé est d'origine et de croyances mixtes. Elle se compose maintenant de 15,557 âmes, non compris les îles de la Magdeleine. En 1861, elle n'était que de 11,426.

PÊCHE DE LA MORUE.

Cette pêche étant la plus importante qui se fasse sur la côte de Gaspé, j'en parlerai en premier lieu. Les nombreux et superbes établissements de pêche situés à différents endroits sur la côte, la belle flotte de voiliers et de goëlettes desservant le commerce de poisson, l'armée de pêcheurs occupés pendant la saison de pêche, donneront une idée de l'immense importance de nos pêcheries pour notre population maritime, aussi bien que de leur richesse inépuisable et de l'immense commerce qu'elles font faire avec les pays étrangers.

L'état suivant, qui m'a été bienveillamment transmis par un ami, M. LeBoutillier, de Percé, montre le nombre de cargaisons de poisson consommée annuellement par la ville d'Ancone, en Italie, seulement: —

1871.	Noms des vaisseaux.	Shore.	Labrador.	Pilchard.	Harengs.	Stockfiche.
		Quintaux.	Quintaux.	Boucaux.	Barils.	
Septembre 20.	Wind's Eye.....	2,400				
do 24.	Belle.....	3,000				
Octobre 5.	Pittio.....		3,600			
Novembre 2.	George.....					5,000
do 2.	Maiden Bower.....	3,600				
do 4.	Zouave.....	3,400				
do 6.	Queen of Clippers.....	3,500				
do 16.	Iris.....					5,500
do 19.	John Ludvig.....					5,000
do 28.	Esperance.....		3,000			
do 30.	Precursor.....				1,100	
Décembre 2.	Sheitan.....		3,800			
do 8.	T. E. J.....			600		
do 17.	Belle of the Plym.....			600		
1872.						
Janvier 6.	Fautivy.....			600		
do 12.	Maria.....			800		
Février 19.	Mary Bainfield.....			675		
Mars 17.	Mathilde.....			700		
do 26.	Triumph.....			500		
do 31.	Charles Bal.....					5,000
Avril 26.	Polynia.....					6,500
	Total.....	15,300	10,400	4,475	1,100	27,000

On comprendra facilement par ce tableau combien chaque printemps donne au pêcheur de nouvelles espérances de se livrer encore avec plus d'ardeur à ses rudes labeurs. La pêche de la morue à Gaspé est plus considérable que celle qui se fait dans les autres divisions du golfe, comme les statistiques le prouve. Comme je l'ai déjà dit, les côtes de Gaspé et de la Baie des Chaleurs ont été originairement colonisées par les Français, qui s'établirent à Miscou, Papos, Mont Louis et Percé. Mgr. de St. Valier, le deuxième évêque de Québec, parle dans ses écrits d'une visite aux pêcheurs de Percé. Les principaux établissements de pêche qui sont actuellement dans la division de Gaspé, sont ceux de M. M. Robin et compagnie, Fruing, Colas, LeBoutillier frères, Charles LeBoutillier, Fauvel, L'Espérance et Lamontagne. Ces deux derniers sont des Canadiens qui ne sont entrés que récemment dans cette industrie, qui ont assez bien réussi pour être aujourd'hui sur un pied d'égalité avec les autres maisons. On a craint pendant un certain temps que la morue ne fût disparue de ces eaux et on assignait à ces craintes plusieurs causes; mais le retour de ce poisson en nombre presque incalculable a dissipé tout cela et redonné espérance aux pêcheurs. Bien que la morue abonde sur la côte de Gaspé, elle ne fréquente cependant pas tous les endroits en aussi grand nombre. Du Cap Chatte à Mont-Louis, la pêche a été d'un quart moins considérable que l'année dernière; mais ceci est dû au fait que le plus grand nombre des pêcheurs était employé sur le chemin de fer Intercolonial et dans les chantiers de la rivière Magdeleine. De Mont-Louis au Cap-des-Rosiers, la pêche a été plus considérable qu'elle ne l'avait été pendant les dix dernières années. Le poisson a été très-rare sur les bancs de pêche du Cap-des-Rosiers. Les pêcheurs de cette localité se trouvaient dans une position bien précaire l'automne dernier et voyaient avec appréhension d'une grande misère l'approche d'un long hiver. Dans la baie de Gaspé, et entre Gaspé et Newport, la pêche d'été a été excellente, mais elle n'a malheureusement pas réussi dans l'automne, par suite du mauvais temps presque continu. Pendant des semaines entières, les pêcheurs n'ont pu rien faire, surtout à Miscou, où la morue est ordinairement en abondance et les pêcheurs de morue réussissent tous également bien. Cette perte leur sera très-sensible et ne pouvant faire une provision suffisante pour s'entretenir avec

leurs familles pendant un long et rude hiver, il leur faudra acheter la plus grande partie de leurs provisions d'hiver à crédit et les payer sur le produit de la pêche de la prochaine saison.

Pendant le cours de l'été, plusieurs goëlettes ont été employées à transporter des marchandises de Québec aux divers établissements de pêche de la côte, et les habitants à l'aise qui commercent directement avec les marchands de Québec. M. Holliday, l'énergique fermier de la rivière Moisie, a mis un vapeur en fer de cent tonneaux pour faire le service entre Québec et les différents postes de pêche des rives du Nord et du Sud. Ce navire fera régulièrement le trajet pendant la prochaine saison et sera indubitablement très avantageux pour les pêcheurs des places éloignées et en dehors de la route, en les mettant en lieu de se procurer des provisions à meilleur marché et de disposer plus avantageusement de leur poisson qu'ils ne pourraient le faire sans cela. Ci-bas se trouve un état des navires qui ont fréquenté la division de Ste. Anne des Monts pendant la dernière saison:—

Description des vaisseaux.	Nom.	Nom du maître.	Tonnage.	Nom du propriétaire.	D'où.	No. d'hommes.		REMARQUES.
						Brls.	Qtz.	
Erick ...	Orient Star...	L. Hugnet.....	95	J. L. Hugnet....	Jersey..	6	2,500	
do ...	Wesley.....	Jno. Fleming...	70	Jno. Fleming...	do ..	5	1,700	
Goëlette	Marie Lea....	Louis Boulet...	62	J. L. Lamontagne	Québec.	5		Fleur et marchandise p. le maître.
do	Emerald.....	Jos. Coulombe..	39	H. L. Boutillier.	Gaspé..	4	700	
do	Marie Louise.	F. Métivier.....	46	F. Métivier.....	Québec.	4	1,000	
do	Eudora.....	— Morin.....	40	— Desjardins....	do ..	4		Sel et fleur pour F. J. Lamontagne
do	Pearl.....	— Gagnon.....	60	— Gagnon.....	do ..	4		poisson pour F. J. Lamontagne.
do	Marie Flore..	— Tremblay....	25	— Tremblay....	do ..	3		Sel et fleur pour F. J. Lamontagne
do	Marie Aglaë..	— Barde.....		D. Fournier....	do ..	4		Vieux fer.
do	Ned.....	— Coulombe....		Jos. Dion.....	do ..	5	150	
					Total.	150	5,900	

Ci-suit l'état des noms, du tonnage, etc., des navires desservant le commerce du poisson dans le bas du St. Laurent.

Description du vaisseau.	Nom.	Tonx.	Appartenant au port de	Nom du capitaine.	Nom du propriétaire.	No. d'hommes.	REMARQUES.
Brigantin ..	Ranger	120	Jersey	P. Saire.....	C. Robin et Cie.	7	
do ..	Century	150	do	P. Lemoignan.	do ..	8	
do ..	Heroiné	104	New Carlisle.	Ph. Hubert....	Thos. Savage..	6	
do ..	Marie Georgiane	85	Jersey	J. LeBrun....	LeBoutillier Frs.	6	
Goëlette ..	Dit-On.....	78	do	do ..	C. Robin et Cie.	6	
Brigantin ..	85.....		do	Jno. Romeril..	do ..	7	
Goëlette ..	John Clarke..		do	do ..	do ..	6	
Brigantin ..	Cambria.....	107	do	Jno. Strike....	Jno. Strike....	7	
Goëlette ..	Little Nell ..	131	Brixham	Albert Turpin.	do ..	5	
do ..	A. W. C.....	55	New Carlisle.	S. Allen.....	LeBoutillier Frs.	4	
do ..	Hematope.....	76	Jersey	John Carrol..	Robin et Cie..	6	
Brigantin ..	Anna.....	93	do	Jno. Ahier....	Jno. Fauvel....	6	
Goëlette ..	Zigzag	119	Liverpool, Ang.	Jno King.....	do ..	6	

Etat des noms, tonnage, etc., des vaisseaux employés au transport du poisson du St. Laurent inférieur.—*Suite.*

Description du vaisseau.	Nom.	Tonn.	Appartenant au port de	Nom du capitaine.	Nom du propriétaire.	No. d'hommes.	Remarques.
Brick ...	Hebe.....	236	Jersey	P. LeBrun	LeBoutillier Frs.	10	
do	Union.....	193	do	Geo. LeBrocq ..	Robin et Cie.....	9	
Goëlette	Lord Douglas...	58	Gaspé	W. Baker	W. Baker	4	
do	Elfrida.....	139	Plymouth	S. R. Trithe.....	.....	6	Echouée.
do	Gaspé Lass	21	Gaspé	Jas. Adams	Jas. Adams	3	
do	Industry	16	New Carlisle ..	A. Babin	LeBoutillier Frs.	3	
do	Fly	56	do	—Mercier	Robin et Cie.....	4	
do	Ant	50	do	—Lemoignand ..	do	4	
do	Epoch	10	do	A. Ward	do	3	
do	Nova Scotia	42	do	Z. Bourdages ..	Z. Bourdages ..	4	
do	Lady Elgin.....	84	Québec	C. Bernier	C. Bernier.....	6	
do	Louisiana	57	do	N. Bernier	Galarneau et ..	5	
do	Mary, Star of the Sea	66	do	F. Arseneau	F. Arseneau	5	
do	John Stewart ..	56	do	T. Lemieux	W. Convey	5	
do	Marie Attila	84	do	O. Talbot	O. Talbot	6	
do	John Henry.....	124	Salcombe, G. B.	John Vivian.....	.....	8	Echouée : naufrage complet; 7 hom. ont péri.

Cet été, la morue est arrivée plus tard que d'ordinaire à Gaspé et la pêche n'a commencé que tard dans le mois de mai, et même pas avant le commencement de juin en quelques endroits. Les chiffres ci-joints représentent le nombre de quintaux de morue prise pendant la dernière saison; aussi le nombre d'hommes et d'embarcations employés à cette pêche.

PÊCHE DU MAQUEREAU ET DU HARENG.

Depuis l'abolition du traité de réciprocité, on ne fait que très peu la pêche au maquereau dans la baie de Gaspé et on emploie comme appât pour la morue le peu qu'on en prend dans les rets à hareng. Même sans l'opération du traité de réciprocité, cette pêche était entièrement faite par les Américains; les pêcheurs de Gaspé n'en prenaient même pas pour leur propre usage. Pendant environ un mois, cet été, le maquereau a été très abondant dans la baie de Gaspé; un pêcheur en a pris jusqu'à 1,700 en un seul jour. Le maquereau aussi bien que le saumon s'est vendu frais; mais les prix étant bas, les pêcheurs ont trouvé plus avantageux de se livrer exclusivement à la pêche plus rémunérative de la morue. En septembre et en octobre, les prix ont haussé, mais le maquereau était parti de la baie.

PÊCHE A LA BALEINE.

Cette pêche ayant constamment diminué pendant ces dix dernières années, les pêcheurs de baleine ont perdu courage et se sont livrés à une occupation plus rémunérative. Des six goëlettes qui partent ordinairement de Gaspé pour aller faire la pêche à la baleine, les trois seulement dont les noms suivent se sont rendus cette année au Détroit de Belle-Ile et sur la côte du Labrador :—

“ Lord Douglas ”.....Capitaine Baker.....58 tonneaux.....15 hommes.

“ Highland Jane ”.... “ Ascah.....64 “15 “

“ Violet ”..... “ Suddard...37 “15 “

Leur voyage n'a été qu'un insuccès complet. A leur retour de la rive Nord, elles n'avaient qu'environ 160 barils d'huile; mais les hommes ont pris quelques baleines dans la baie de Gaspé qui ont donné environ 90 barils d'huile, faisant en tout 250 barils. Cet insuccès mettra probablement fin à la pêche à la baleine pour le moment. Il est de toute

évidence que les baleines ont bel et bien déserté les eaux du Golfe, soit parce qu'elles sont trop pourchassées ou effrayées par le bruit des navires à vapeur et à voile. Les baleiniers seront certainement incapables de continuer cette pêche hasardeuse avec les moindres résultats satisfaisants, à moins qu'ils n'étudient plus attentivement les mœurs de ces animaux, ou se munissent de vaisseaux d'une autre classe.

PÊCHE DU SAUMON.

Si la pêche du saumon n'a pas été aussi considérable à cette saison que durant les quatre ou cinq dernières années, cela n'est pas dû à la rareté de ce poisson sur la côte. Les inspecteurs des pêcheries de cette division s'accordent tous à dire que le frai était abondant dans les rivières. Les habitants des bords des rivières York et Dartmouth déclarent qu'il était curieux, au commencement de juillet, de voir les bancs de saumon remonter vers les frayères. Une autre preuve que les rivières de Gaspé sont très poissonneuses se trouve dans le grand nombre de saumons qui y sont venus au printemps; l'on en a pris même jusqu'à trente en un jour dans le bassin de Gaspé, ce qui n'arrive jamais lorsque ce poisson est rare. La quantité en poids de poisson cette année est à peu près la même que l'année dernière; cependant il y a eu une diminution dans le nombre, le poisson étant plus gros. La débacle tardive de la glace au printemps a beaucoup reculé la pêche du saumon, et l'on a pris le premier poisson que le 3 juin, tandis qu'en 1871 la pêche avait commencé le 10 mai. Le saumon est resté dans la baie de Gaspé plus longtemps que de coutume avant d'entrer dans l'embouchure des rivières, y ayant été retenu par la présence de nombreux capelans qui leur servent de nourriture et dont ils sont très-friands. A cause de ce fait, les stations extérieures ont pêché plus longtemps que d'habitude, tandis que les stations intérieures n'ont commencé que tard la pêche; le poisson, avide apparemment de se rendre aux frayères, n'est pas demeuré longtemps dans les rivières: c'est pour cette raison que les stations de rivière n'ont pas rendu autant que l'an dernier. En conséquence de la montée tardive du saumon dans la rivière d'York, M. Reynolds qui y a pêché à la mi-juin, n'a pris que trois ou quatre poissons; cependant M. Curtis, qui y vint après lui, en prit quinze en trois jours. Certaines rumeurs ont attribué cet insuccès dans la rivière d'York à l'infraction des lois des pêcheries; mais je suis convaincu qu'elles étaient fausses, que les lois ont été fidèlement observées, et que cette diminution est due plutôt à des cas fortuits qu'à d'autres causes. La pêche a manqué aussi dans la rivière St. Jean, à cause, je crois, de l'accumulation du bois de construction qui, en 1871, empêcha le saumon de monter aux frayères de cette rivière. Cet obstacle a été enlevé durant l'été.

Je prendrai ici la liberté de dire quelques mots sur la politique suivie par le département en ouvrant au public l'accès de la rivière Dartmouth. Cette concession a été faite dans le but de rendre service aux touristes et aux pêcheurs à la ligne, pour attirer à Gaspé une plus grande masse de voyageurs; mais il est bien connu que les touristes font rarement la pêche du saumon et qu'ils se contentent de prendre quelques truites de mer, tandis que les pêcheurs à la ligne composent une classe nullement désirable. Après avoir jeté la mouche pendant quelques jours, ils partent, ne s'inquiétant pas si la rivière est protégée ou laissée à la merci des pêcheurs en contrebande, et contribuant peu ou point pour le sport qu'on leur procure. S'ils arrivent qu'ils sont novices dans l'art de la pêche à la ligne, et si comme c'est presque toujours le cas, ils ne découvrent aucun saumon, aussitôt ils font circuler le rapport qu'il n'y a pas de poisson dans nos rivières, ou qu'on lui fait tellement la chasse au moyen du dard et des rets que le sport y est impossible. De plus, ils ne laissent pas d'argent dans la place. Je considère que dans un but de protection aussi bien que pour l'avantage immédiat de la population de cette localité, il vaudrait mieux mettre cette rivière sous le contrôle d'un fermier libéral, qui la protégerait, la repeuplerait de poissons et l'occuperait permanemment, construisant des maisons sur ses bords et faisant subir à la place d'autres améliorations. Les seules personnes qu'il serait désirable d'accueillir sont les officiers de la marine de Sa Majesté qui visitent Gaspé; et je suis certain que tout fermier des rivières de Gaspé serait heureux d'accorder à ces gentilshommes, pêcheurs excellents pour la plupart, le privilège d'y jeter la mouche pendant quelques jours.

La rivière de Ste. Anne des Monts a été si haute durant toute la saison de la pêche que l'on n'y a pu y installer des filets. La pêche à la mouche, au contraire, a été très bonne, et

a bien satisfait le fermier. De la rivière Ste. Anne à la rivière au Renard, la pêche a été très pauvre ; mais on doit remarquer que dans ces localités le succès ne dépend pas autant de la marche du saumon que de la durée du temps que les rets peuvent demeurer dans l'eau. Vingt cas d'infraction aux lois des pêcheries ont été découverts dans le district de Ste. Anne des Monts dans le cours de l'été dernier, et punis, grâce à la surveillance intelligente et énergique de l'inspecteur des pêcheries de l'endroit, M. Létourneau.

Le fermier de la division de la pêche à la mouche dans la Grande Rivière a sous-loué, cette saison, des possesseurs, les trois stations à l'embouchure de cette rivière, au prix de \$100 chaque, à condition qu'on n'y pêcherait pas, pour permettre au saumon de remonter le courant en grand nombre. Le résultat n'a pas égalé l'attente de M. Clarke, le fermier ; mais je crois que c'est la mauvaise condition des eaux qui a empêché plus de poissons de fréquenter la rivière. Un pêcheur voisin de Pabos, qui avait coutume de prendre de six à huit barils de poisson, en a pris quarante cette année ; ce grand succès est dû, sans doute, à la cause ci-haut mentionnée.

Les lois des pêcheries prohibent à bon droit de jeter les rebuts de poisson dans les rivières fréquentées par le saumon. J'ai fait payer l'amende à plusieurs personnes pour avoir déposé dans la Grande Rivière les rebuts de leur établissement de pêche à la morue. Des personnes de Pabos, coupables de la même offense, ont aussi reçu la punition décrétée par la loi.

De bonne heure le printemps dernier, j'ai été informé que certaines personnes avaient illégalement tué du saumon dans la rivière de Barachois ; mais comme les témoins étaient rares, je dus attendre jusqu'à l'automne pour les traduire en justice. Une des plaintes fut déboutée ; l'autre individu, trouvé coupable, fut puni. Les bords de la belle rivière de Barachois sont, à l'instar de la rivière du Cap Chatte, habités dans toute leur longueur, et les cultivateurs n'ont qu'à sortir de leur maison pour voir le saumon et la truite, en nombre plus ou moins grand, folâtrer dans ses eaux. En vérité, il faut être douée d'un grand respect pour les lois pour résister à la tentation d'en prendre quelques-uns. Un gardien local a été mis sur cette rivière, mais le gouvernement ferait acte de sage politique en la louant à des pêcheurs à la ligne pour la mieux protéger. Le gardien m'a informé, ainsi que quelques uns des colons, qu'il y avait cet automne beaucoup d'individus reproducteurs, mais, vu le peu de protection accordée maintenant, un très petit nombre pourra retourner à la mer.

STATISTIQUE des pêches faites dans les comtés de Gaspé et de Bonaventure aux Monts jusqu'au Blanc Sablon

COMTÉ

NOMS DES LIEUX DE PÊCHE.	ESPÈCES DE BATEAUX EMPLOYÉS.			NOMBRE D'HOMMES EMPLOYÉS.		ESPÈCES DE FILETS EMPLOYÉS.								MORUE.								
	No. de bâtim. pêcheurs.	No. de bateaux pêcheurs.	No. de bateaux plats.	No. de matelots.	No. de pêcheurs.	No. de gréviers.	No. de seines à morue.	No. de seines à maquer.	No. de seines à hareng.	No. de seines à capelan.	No. de seines à lançon.	No. de br. de rets à ps. mar.	No. de rets à morue.	No. de rets à maquereau.	No. de rets à hareng.	No. de brasses de rets à saumon.	No. de br. de rets à truite.	No. de pêches en fascine.	No. de loup-marins.	No. de quintaux—pêche d'été.	No. de quintaux—pêche d'automne.	
Cap Chatte.....	3	42	....	10	84	13	1	..	2	1	..	..	..	..	80	60	30	2	..	2,400	325	
Ste. Anne des Monts.....	2	102	....	8	204	21	1	..	2	1	..	..	..	..	196	41	38	1	..	3,083	546	
Ruisseau à Rebours.....	4	2	....	6	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	6	..	..	..	..	..	90	10
Rivière Claude.....	9	4	....	14	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	16	60	..	..	..	..	200	50
Rivière à Pierre Mont Louis.....	6	5	....	14	3	1	..	..	..	..	..	..	..	..	12	..	..	..	..	..	200	50
Anse Pleureuse et Ruisseau des Olives.....	20	15	....	36	16	..	..	..	2	..	..	..	..	..	46	100	..	..	..	..	1,105	20
Gros Mâle.....	9	6	....	13	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	13	110	..	..	..	..	250	40
Manche d'Épée.....	5	3	....	10	..	3	..	..	..	..	..	..	..	..	10	150	..	..	..	..	120	..
Riv. Madeleine.....	2	4	....	12	2	..	..	..	..	..	..	..	..	..	12	50	..	..	..	..	100	..
Grande Vallée.....	2	1	....	4	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	4	150	..	..	..	..	20	..
Petite Vallée.....	38	5	....	26	21	..	..	1	..	..	..	10	..	..	8	..	..	..	..	..	2,500	800
Pointe Frigate.....	4	2	....	8	5	..	..	..	..	..	..	..	..	..	8	..	..	..	..	..	270	120
Petit Anse.....	7	7	....	14	7	..	..	..	..	..	..	..	..	..	11	..	..	..	..	..	400	105
Grand Cloridorme.....	7	7	....	14	17	..	..	..	..	..	..	..	..	..	17	..	..	..	..	..	500	200
Petit Cloridorme.....	8	8	....	16	8	..	..	..	..	..	..	..	..	..	15	..	..	..	..	..	500	270
Pointe Sèche.....	7	11	....	14	7	..	..	..	..	..	..	..	..	..	20	..	..	..	..	..	730	270
Grand Étang.....	11	12	....	22	13	..	..	..	..	..	..	..	..	..	18	40	..	..	..	..	950	300
L'Anse à Valeau.....	20	10	....	40	24	..	..	2	1	..	..	5	..	..	50	..	..	..	..	..	2,600	550
Pointe Jaune.....	7	7	....	14	7	..	..	..	..	..	..	1	..	..	14	..	..	..	..	..	570	100
Echourie.....	4	4	....	8	4	..	..	..	..	..	..	..	..	..	8	..	..	..	..	..	300	60
Petit Cap.....	7	7	....	14	7	..	..	..	..	..	..	1	..	..	14	..	..	..	..	..	580	100
P. R. au Renard.....	12	12	....	24	12	..	..	..	..	..	..	..	..	..	24	..	..	..	..	..	1,040	114
Riv. au Renard.....	11	11	....	22	11	..	..	..	..	..	..	..	..	..	22	..	..	..	..	..	740	75
do.....	41	41	....	82	39	..	..	3	..	..	..	7	..	..	85	..	..	..	..	..	3,085	367
L'Anse à Fugère.....	2	2	....	4	2	..	..	..	..	..	..	..	..	..	4	..	..	..	..	..	160	10
Anse Griffin, N. O.....	18	18	....	36	18	..	1	1	1	..	..	5	..	..	36	..	..	..	..	..	1,500	300
Anse Griffin, E.....	15	15	....	30	15	..	1	1	2	..	..	6	..	..	30	..	..	..	..	..	1,200	250
Three Brooks.....	4	4	....	8	4	..	..	..	..	..	..	1	..	..	8	..	..	..	..	..	300	50
Anse Jersey.....	5	5	....	10	5	..	..	1	..	..	..	2	..	..	10	..	..	..	..	..	400	40
L'Anse à Louise.....	12	12	....	24	12	..	2	2	3	..	..	6	..	..	24	..	..	..	..	..	900	150
Cap Rosier.....	25	25	....	50	25	..	1	2	3	..	..	8	..	..	50	1	..	..	..	..	2,000	300
Anse St. George à Tête au Vaisseau.....	42	..	....	80	40	..	..	2	..	..	..	..	..	..	36	..	..	..	..	..	3,360	840
Grande Grève.....	5	36	....	66	33	..	..	4	..	..	..	..	..	..	30	..	..	..	..	..	2,880	750
Petit Gaspé.....	21	..	....	34	20	..	..	2	..	..	..	..	..	..	15	..	..	..	..	..	1,260	400
Cap aux Os.....	4	12	....	18	10	..	..	..	..	..	..	..	..	..	11	..	..	..	..	..	500	180
Péninsule.....	2	..	....	10	10	..	..	..	..	..	..	..	..	..	10	..	..	..	..	..	..	..
Baie N. O.....	2	..	....	16	4	..	..	..	..	..	..	..	..	..	10	..	..	..	..	..	50	15
Bassin de Gaspé et riv. York.....	2	6	....	9	15	15	..	..	..	..	..	..	..	..	12	..	..	..	..	..	..	..
Anse au Homard.....	2	..	....	6	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	2	..	..	..	..	..	..	..
Sandy Beach.....	1	7	....	17	30	30	..	1	..	..	..	..	..	..	15	..	..	..	..	..	250	30

Îles de la Madeleine et sur la Côte du Nord ou Labrador, depuis la Pointe des y compris l'île d'Anticosti.

DE GASPÉ.

NOMS DES LIEUX DE PÊCHE.	ESPÈCES DE POISSONS PÊCHÉS.											ESPÈCES D'HUILES FABRIQUÉES.	POISSONS EMPLOYÉS COMME ENGRAIS.					REMARQUES.					
	Qtz. d'aigrefin (hadcock).	Quintaux de lingue.	Barils de maquereau.	Barils de hareng.	Boîtes de hareng fumé.	Barils de sardine.	Barils de flétan.	Barils de thon.	Barils de saumon.	Barils de truite.	Barils d'anguille.		Barils de langues et-moues de morue.	Galls d'huile de loup-m.	Galls d'huile de baleine.	Galls d'huile de maquereau.	Galls d'huile de morue.		Barils de hareng.	Barils de capelan.	Barils de plie.	Barils d'éperlan.	Barils de rogues de morue.
.....	6	..	..	6	..	..	..	2	13	..	..	4	725	..	620	..	1,000	..	..	..	..	..
.....	8	31	..	5	..	..	..	6	7	..	..	2	..	62	1,733	..	150	..	..	..	..	..
.....	..	3	..	2	..	..	..	5	..	..	..	..	..	..	50	..	50	..	..	..	..	..
.....	..	6	..	2	..	..	..	5	..	..	..	..	..	..	150	..	..	..	..	..	..	..
.....	..	10	..	2	..	..	..	2	..	..	..	..	..	..	160	..	..	..	..	..	..	..
.....	..	10	..	8	..	..	..	4	..	..	..	..	..	..	1,000	..	..	..	..	..	..	..
.....	..	12	..	7	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..
.....	..	12	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..
.....	..	4	..	4	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..
.....	..	4	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..
.....	..	4	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..
.....	..	11	..	21	..	..	..	5	..	..	..	..	..	..	670	..	..	..	..	..	..	..
.....	..	5	..	12	..	..	..	5	..	..	..	..	..	..	800	..	..	..	..	..	..	..
.....	..	7	..	16	..	..	..	7	..	..	..	..	..	..	1,600	..	..	..	..	..	..	..
.....	..	5	..	27	..	..	..	6	..	..	..	..	..	..	2,500	..	..	..	..	..	..	..
.....	..	6	..	31	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	540	..	..	..	..	..	..	..
.....	..	4	..	20	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	300	..	..	..	..	..	..	..
.....	..	4	..	35	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	585	..	..	..	..	..	..	..
.....	..	69	..	69	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	915	..	..	..	..	..	..	..
.....	..	53	..	53	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	736	..	..	..	..	..	..	..
.....	..	7	..	160	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	2,721	..	..	..	..	..	..	..
.....	..	9	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	165	..	..	..	..	..	..	..
.....	..	12	..	100	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	2,000	..	..	..	..	..	..	..
.....	..	10	..	80	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	1,500	..	..	..	..	..	..	..
.....	..	1	..	20	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	250	..	..	..	..	..	..	..
.....	..	2	..	30	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	300	..	..	..	..	..	..	..
.....	..	4	..	70	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	1,300	..	..	..	..	..	..	..
.....	..	15	..	200	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	2,300	..	..	..	..	..	..	..
.....	
.....	4,000	..	..	..	..	..	..	..
.....	3,800	..	..	..	..	..	..	..
.....	2,000	..	..	..	..	..	..	..
.....																			

RECAPITULATION.

Valeur des différents produits des pêches dans la DIVISION DE GASPÉ.

Pêche de la morue, durant l'été.....	85,865 quintaux à \$ 4.....	\$343,460
do durant l'automne.....	25,692 do 5.....	128,460
Langues et noues de morue.....	151 barils 8.....	1,208
Pêche de l'aigrefin. (haddock).....	210 quintaux 5.....	1,050
do du maquereau.....	184 barils 10.....	1,840
do du hareng.....	1,962 do 3.....	5,886
do du flétan.....	93 do 5.....	465
do du saumon.....	441 do 16.....	7,056
do de la truite.....	20 do 10.....	200
Huile de morue.....	83,807 gallons 50cts.....	41,904
do de baleine.....	11,415 do 80,,.....	9,132
do de marsouin.....	62 do 80,,.....	50
Poisson (pour engrais).....	2,640 barils 25,,.....	660
Valeur totale des produits des pêcheries, 1872.....		541,471
do do do 1871.....		361,482
Augmentation.....		\$179,889

DIVISION DE BONAVENTURE,

La chaîne de montagnes qui entoure la baie de Gaspé, entrecoupée par de profonds ravins, s'abaisse graduellement à mesure qu'on avance à l'ouest du comté de Bonaventure.* La monotonie du paysage continu de montagnes de Gaspé fatigue l'œil du voyageur, mais les terres riches et les jolies résidences qui bordent la baie des Chaleurs le reposent agréablement. Les jolis petits villages blancs dispersés le long de cette côte sont toujours un joyeux spectacle pour le marinier.

Bien qu'un grand nombre de pêcheurs soit employé dans cette localité, le commerce du poisson étant très actif, la plus grande partie de la population se livre à l'agriculture : c'est pourquoi on y remarque plus de confort et de prospérité. Cependant, il y a encore beaucoup de terres incultes et la forêt, qui recouvre la plus grande partie du riche sol de ce comté, s'éloigne tranquillement, comme si elle défiait la hache du bucheron.

Les nombreux établissements fondés au Port Daniel, à Maria, Carleton, Dalhousie et Campbelltown, pour préparer et mettre en boîtes le saumon, le homard et le hareng ont grandement contribué au bien-être et à la prospérité des populations de ces localités, les propriétaires traitant libéralement avec les pêcheurs. Les cultivateurs, qui font la pêche à la morue pendant l'été, après leurs moissons engrangées, sont dans des conditions bien préférables à celles des pêcheurs de morue de Gaspé, vu que le plus grand nombre peuvent vivre du produit de leurs fermes, tout en cherchant à vendre leur poisson à des prix rémunérateurs, prenant en paiement de l'argent ou des marchandises et des comestibles.

Les côtes du comté de Bonaventure ont environ 126 milles de longueur. Ce comté comprend aussi la vallée de la Métapédia, qui renferme maintenant 850 âmes où, il y a dix ans, on ne rencontrait que quelques colons dispersés par-ci par-là. Les bons ports sont nombreux ; le meilleur et le plus commode est celui de Paspébiac, où un plus ou moins grand nombre de vaisseaux sont toujours à l'ancre, surtout ceux des maisons Robin et compagnie et LeBoutillier, qui desservent le commerce d'exportation. Ci-annexés se trouvent des états montrant les noms des vaisseaux enregistrés, à l'entrée et à la sortie, avec des cargaisons de poisson, à la douane de New-Carlisle, pendant l'année 1872.

CABOTEURS DÉCLARÉS A L'ENTRÉE.—PORT DE NEW CARLISLE.—Etat du nombre déclaré à l'entrée jusqu'au 31 décembre 1872.

Date du rapport.	Navire.	Tons.	Equipage.	Venant de.	Morue sèche.	Noues de morue.	Ha-réings.	Huile de morue.	Conserves de saumon.	Poisson salé.	Autres.
					Quix.	Brls.	Brls.	Galls.	Bts.	Brls	Brls
1872.											
Avril 27.	Industry	16	3	Percé	200						
Mai 21.	Dit-On	78	6	do	600						
do 27.	Commander	14	3	Caraquette	112						
do 31.	P. R. C	104	8	Arichat	642						
Juin 4.	Dit-On	78	6	Percé	899						
do 4.	Commander	14	3	Caraquette	84						
do 4.	Epoque	10	3	do	138						
do 15.	Commander	14	3	do	91						
do 15.	Peace	35	4	do	293						
do 19.	Commander	78	6	Grande-Rivière	700						
do 19.	Hematope	76	6	Percé		105					
do 28.	P. R. C	104	7	Arichat	2,540						
Juillet 5.	Crapo	57	5	Campbelltown					919		
Août 25.	Prince of Wales	71	5	Québec			300				
do 30.	Star of the Sea	59	5	Caraquette			300				
Sept. 4.	Commander	14	3	do	140						
do 9.	M. Georgian	98	5	North Shore				1,800			
do 9.	Commander	14	3	Caraquette	120						
do 9.	Ticker	96	7	do	1,852						
do 24.	Commander	14	3	do	205						
do 25.	Northern Chief	50	5	Cheticamp	605						
do 27.	Commander	14	3	Caraquette				1,929			
Oct. 1er.	Comalo	95	6	do						84	225
do 8.	Hematope	76	5	Arichat	237						
do 11.	M. Georgian	98	5	Rive Nord	1,600						
do 11.	Epoque	10	3	Caraquette	108						
do 11.	Commander	14	3	do	226						
do 19.	Hebe	236	10	Percé	970			391			
do 19.	Commander	14	3	Caraquette	220			1,350			
do 19.	Union	193	11	Percé	255			11,340			
do 19.	Hebe	5	2	Caraquette	124					10	
Nov. 4.	Blue Nose	5	3	do	15						
do 21.	Commander	14	3	do							
do 22.	Ranger	137	8	do	1,785						
do 25.	Dit-On	78	7	Percé	1,000						
	Total	2,098	177		15,861	105	600	18,310	919	97	278

PORT DE NEW CARLISLE.

	Nombre.	Tonnaux.	Equipage.
<i>Navires déclarés à l'entrée.</i>			
Durant le trimestre expiré au 30 juin 1872.....	15	2,640	116
do do 30 sept. 1872.....	35	3,329	212
do do 31 déc. 1872.....	6	886	46
	56	6,855	375
<i>Navires déclarés à la sortie.</i>			
Durant le trimestre expiré au 30 juin 1872.....	19	2,357	127
do do 30 sept. 1872.....	34	3,852	196
do do 31 déc. 1872.....	19	2,897	147
	72	9,106	470
<i>Caboteurs déclarés à l'entrée.</i>			
Durant le trimestre expiré au 30 juin 1872.....	42	2,342	187
do do 30 sept. 1872.....	57	2,968	249
do do 31 déc. 1872.....	21	1,766	126
	120	7,076	562
<i>Caboteurs déclarés à la sortie.</i>			
Durant le trimestre expiré au 30 juin 1872.....	58	3,570	266
do do 30 sept. 1872.....	64	2,903	272
do do 31 déc. 1872.....	16	640	68
	138	7,113	606

CABOTEURS DÉCLARÉS A LA SORTIE.—PORT DE NEW CARLISLE.—Etat du nombre déclarés à l'entrée et portant du poisson, jusqu'au 11 novembre 1872.

Date du rapport.	Nom du navire.	Tonn's.	Equipage.	D'où.	Morne sèche.	Poisson salé.	Capelan sec.
1872.					Qtz.	Brls.	Brls.
26.—Sept. 4.	Adelina.....	95	6	Labrador.....	2,300	.....	.....
40.—Nov. 2.	G. D. F.....	113	8	do	400	36	4
		213	14		2,700	30	4

PORT DE NEW CARLISLE.—États des navires déclarés à la sortie jusqu'au 11 novembre 1872.

Date du rapport.	Nom de navire.	Ton'x.	Équipage.	Venant de					
					Hareng salé.	Hareng fumé.	Morue sèche.	Poisson salé.	Huîtres.
1872.					Brls.	Boîtes	Qnt'x.	Brls.	Brls.
Avril 22.	U. J. Tessier	44	4	Québec.....	82	.....	.....	.....	.....
Juillet 11.	Mary.....	19	3	Pictou.....	.....	100	.....	.....	.....
do 23.	Ripple.....	22	3	do.....	.....	40	.....	.....	.....
Aout 13.	Reaper.....	137	7	Percé.....	.....	.....	167	.....	.....
Oct. 7.	Comalo.....	96	5	Québec.....	.....	.....	.....	284	225
do 12.	Annabella.....	72	5	do.....	.....	.....	.....	300	.....
do 11.	Ripple.....	22	3	Campbellton.....	50	.....	50	.....	.....
					132	140	217	584	225

On dit que Paspébiac offrirait un bon port de refuge. L'idée me paraît bonne et j'espère qu'on la mettra à exécution, bien que, pour parler franchement, j'aie plus de confiance dans la construction d'un embranchement de chemin de fer reliant Paspébiac au chemin de fer Intercolonial à Métépédiac. Le havre de Paspébiac et, en réalité, toute la baie des Chaleurs qui étaient visités annuellement par les bateaux américains faisant la pêche du maquereau, ont été entièrement abandonnés durant la saison. Nous n'en avons pas rencontré un seul durant notre dernière croisière dans la baie, et le garde-pêche n'en a vu aucun. L'ordre et la paix n'ont pas été interrompus dans ces localités.

Je ne me propose pas de consacrer un paragraphe spécial à la pêche de la morue, du hareng et du maquereau dans ce district : les statistiques annexées à ce rapport indiquent pleinement et clairement le produit de chaque localité. Il suffira de dire que, de Port Daniel à la rivière Bonaventure, la pêche de la morue a été excellente dans la courte période durant laquelle on a pu la faire. Les pêcheurs qui ne possèdent pas de terres s'engagent généralement pour quelque maison de Paspébiac et se rendent à Magpie, à la rivière du Tonnerre ou au Blanc-Sablon, sur la côte nord. Ils passent pour les meilleurs pêcheurs du Golfe et, par suite, leurs services sont très recherchés.

Les bancs de maquereau qui ont fréquenté en si grand nombre les côtes des provinces maritimes, durant la dernière saison, ne semblent pas avoir pénétré dans la baie des Chaleurs, et les pêcheurs n'en ont pris que quelques-uns pour leur usage domestique. Le hareng a été abondant, mais vu la baisse du prix de cet article, on n'en a pris qu'une très-petite quantité qui a été employée comme boîte pour la morue ou pour la consommation locale. Quatre-cent cinquante barils de hareng ont été exportés du comté de Bonaventure. Les grands magasins construits par M. Petry, à Carleton, étaient vides et les ouvriers ordinairement employés se trouvaient sans travail, au grand regret des habitants de la localité, qui regardent ce monsieur comme un bienfaiteur public. M. Petry a ouvert un autre établissement à la baie des Îles, sur la côte nord-ouest de Terre-neuve.

PÊCHE DU SAUMON.

Rien ne peut démontrer la sagesse des lois des pêcheurs et l'intelligence et l'énergie avec lesquelles on les a appliquées que le prompt recouvrement des rivières, facile à constater

entre le Port Daniel et Ristigouche. Dans plusieurs localités tel que Maria, New-Richmond et Carleton, la pêche a été si abondante à un certain moment, durant l'été, qu'une grande quantité de poisson dut être envoyée de suite aux établissements de Ristigouche pour l'empêcher de se gâter. Port Daniel a produit, l'an dernier, quatre-vingt-deux barils de saumon, tandis que, cette année, on en a pris 119 barils, soit une augmentation de trente-sept barils. A l'exception de M. Miller, les pêcheurs ont vendu leur poisson frais à M. Brown : ce monsieur a mis en boîtes 21,760lbs. de saumon, et, en outre, plusieurs milles livres de homard. Sauf deux infractions à la clause relative au dimanche, que le garde-pêche Phelan a punies sommairement, on n'a pas violé les lois des pêcheries. Les produits des pêcheries, à New-Richmond et Maria, ont excédé, durant l'été, ceux de toutes les années précédentes. Les chiffres suivants indiquent les résultats des pêches des trois dernières années :—

En 1870	23,797lbs.
“ 1871	14,068 “
“ 1872	25,264 “

Le produit de cette année excède de six pour cent celui de 1870,—saison qui fut très-prospère,—et d'environ quatre-vingts pour cent le produit de l'an dernier. Le plus gros saumon pris au filet pesait 43lbs. et les plus gros pris à la mouche pesaient 45lbs. chacun : ces derniers furent pris dans la grande rivière Cascapédia. Le fermier de cette rivière et ses compagnons ont fait une expédition magnifique, ils ont pris 136 saumons, soit quatre-vingt douze de plus que l'an dernier. La pêche n'a pas été aussi bonne dans la rivière Bonaventure : on n'y a pris qu'environ trente saumons, dont le plus gros, cependant, pesait plus de cinquante livres. Les statistiques ci-jointes indiquent les détails du rendement dans les diverses localités de la division.

Malgré l'augmentation du rendement du saumon sur cette côte, je n'ai pas cru prudent de recommander aucune des nombreuses demandes des nouvelles stations qui m'ont été adressées pour de nouvelles stations ; je craignais de compromettre les bons résultats obtenus grâce à la protection passée, l'expérience ayant démontré qu'il faut user de la plus grande discrétion en pareilles matières. Plusieurs causes peuvent compromettre cette pêche, et s'il eût été possible de restreindre dans des limites raisonnables les stations de pêche du saumon, dans le district de Gaspé, l'amélioration eût sans doute été plus sensible. En outre, je doute que l'octroi de nouveaux permis soit aussi avantageux aux colons que la location des rivières à des pêcheurs. Par exemple, sur la rivière Cascapédia, je sais de bonne source que les fermiers ont dépensé plus de \$350 dans le cours espace d'un mois, à part des nombreux cadeaux et de la grande quantité de poisson qu'ils distribuent à leurs hommes et des gages élevés qu'ils leur paient. Si l'on ajoute à cela le loyer élevé pour le privilège de pêcher à la ligne, chacun admettra qu'il serait injuste d'augmenter le nombre des stations dans l'estuaire d'un cours d'eau, au préjudice des pêcheurs. En augmentant le nombre des permis, on réaliserait une somme tout-à-fait insuffisante, même pour payer les frais de protection de la rivière, et à plus forte raison le revenu n'y gagnerait rien ; les fermiers des stations seraient les seuls à profiter de cette arrangement, tandis qu'en affermant les rivières on répand de l'argent parmi les colons, et les fermiers protègent eux-mêmes la rivière. Les mêmes observations s'appliquent également aux rivières St. Jean et York, division de Gaspé, où un fermier généreux dépense, dans une seule saison, une somme plus considérable que celle que rapportent au bureau toutes les stations de pêche au filet.

C'est la rivière Ristigouche où l'augmentation a été la plus considérable dans cette division. Il est très-possible que le nombre de poissons qui ont remonté la rivière n'ait pas été plus considérable que pendant la dernière saison, mais on en a pris plus, tant au filet qu'à la ligne. En 1871, les crues du printemps furent de si longue durée que les pêcheurs purent tendre leurs filets que très-tard : mais la dernière saison leur a été plus favorable, et ils étaient prêts pour la première montée du poisson. D'après le rapport du garde-pêche, durant une période de trois semaines on a expédié chaque jour de Dalhousie non moins de 1,000 saumons, du poids moyen de 15lbs., aux établissements de MM. Windsor, de Dalhousie, et Howick et

Haddow, de Campbellton, soit un total de 270,000lbs. A quelques stations la pêche a été meilleure que depuis vingt ans.

Les pêcheurs à la ligne sur la rivière principale et ses affluents ont été également heureux ; ils ont pris environ 500 saumons, soit le double de l'an dernier.

Un autre fait encourageant pour l'avenir de cette rivière, c'est qu'un grand nombre de saumoneaux ont monté la rivière pour frayer ; or, avant qu'on eût appliqué la loi des pêcheries on n'en voyait que très-rarement. Les saumoneaux étaient en si grande quantité qu'ils gênaient les pêcheurs à la ligne.

Les sauvages ont été strictement tenus dans les limites qui leur sont assignées pour harponner, grâce à l'infatigable énergie du garde-pêche, dont les services méritent certainement d'être récompensés.

Un monsieur à qui M. Mowat donna permission de pêcher à la ligne dans l'un des affluents de la rivière Ristigouche, en 1865, prit alors quinze saumons dont chacun avait la marque du harpon ; cette année, il a pris trente-cinq saumons dont pas un seul n'était blessé. Ce fait est grandement à l'éloge de l'officier du district. Je suis heureux d'avoir à dire que les filets dont les sauvages ont besoin pour faire la pêche dans la station qui leur a été réservée seront prêts au printemps prochain ; alors il n'y aura plus aucune raison de les traiter autrement que les blancs. Ils ne semblent pas bien comprendre les avantages qu'ils retireront de la pêche au filet, maintenant que la Restigouche est en si bon état, et ils n'apprécient point la faveur qu'on leur fait tant l'habitude de harponner est invétérée chez eux. J'espère, néanmoins, qu'ils se conformeront aux désirs du bureau. Il y aura peut-être quelques difficultés au début, mais M. Mowat, avec sa prudence et son activité ordinaires, surmontera certainement tous les obstacles.

PÊCHE DU HOMARD.

Jusqu'à ces dernières années, nous ne connaissions pas les ressources de nos eaux, ou, si elles étaient connues, on les négligeait en grande partie. Pour la pêche du homard les Américains nous ont devancés : ils ont deux établissements considérables sur la côte de la Baie des Chaleurs. M. Brown, du Nouveau-Brunswick, s'occupe aussi de ce commerce, à Port Daniel, après que la pêche du saumon est terminée. De juin à octobre, non moins de 280,640 lbs. de homard ont été mises en boîtes à Maria et Carleton. Les frais de préparation du homard sont comparativement faibles, et, par suite, les profits sont considérables. A ce propos, je ferai observer que si l'on ne prend pas quelque mesure pour protéger le homard, cette pêche sera bientôt épuisée. C'est assez que les étrangers prennent notre poisson et en retirent d'immenses profits sans qu'on leur permette d'appauvrir et bientôt d'anéantir nos pêcheries, comme la chose a eu lieu sur les côtes des Etats-Unis. J'ai été frappé des judicieuses observations de M. Venning, dans son rapport de l'an dernier sur les pêcheries du Nouveau-Brunswick, relativement aux dommages que subira la pêche du homard si l'on n'adopte pas quelque mesure rigoureuse pour la protéger. Je partage entièrement son opinion et voudrais voir ses recommandations mises à effet s'il est possible.

ETABLISSEMENT SUR LA RIVIÈRE RISTIGOUCHE POUR L'ÉLÈVE ARTIFICIELLE DU SAUMON.

La création, par le ministre des pêcheries, d'un établissement pour l'élève artificielle du saumon, sur la rivière Ristigouche, aura, je n'en doute point, les meilleurs résultats pour la rivière et ses affluents. Si l'on observe que cette rivière alimente, en grande partie, tous les cours d'eau qui s'y jettent et que ces affluents, dont plusieurs sont considérables, par exemple les rivières Métapédia, Upsalquitch, Patapédia, Tom Kedgwick—peuvent suffire à une foule de pêcheurs à la ligne, personne ne niera l'opportunité de dépenser une faible somme pour introduire l'élève artificielle du poisson dans cette partie du Canada. M. Mowat, officier de cette division, est l'homme le plus actif le plus intelligent, et le plus digne de confiance qu'on puisse trouver.

STATISTIQUE des pêches faites dans les comtés de Gaspé et de Bonaventure
COMTÉ DE

NOMS DES LIEUX DE PÊCHE.	ESPÈCES DE BATEAUX EMPLOYÉS.				NOMBRE D'HOMMES EMPLOYÉS.		ESPÈCES DE FILETS EMPLOYÉS.										MORUE.					
	No. de bûtim. pêcheurs.	No. de bateaux pêcheurs.	No. de bateaux plats.	No. de matelots.	Nombre de pêcheurs.	No. de gréviers.	No. de seines à morue.	No. de seines à maquereau.	No. de seines à hareng.	No. de seines à capelan.	No. de seines à lançon.	No. de brasses de rets à loup-marin.	No. de rets à morue.	No. de rets à maquereau.	No. de rets à hareng.	No. de brasses de rets à saumon.	No. de br. de rets à truites.	No. de pêches en fascines.	No. de loup-marins.	No. de quintaux—pêche d'été.	No. de quintaux—pêche d'automne.	
Anse au Gascon.	22	4	4	48																		
Anse à la Parbe.	6	5	17																	650	1,040	
Port Daniel	46	7	99																	275	200	
Pointe au Loup Marin à la Pt. S.																				1,488	750	
O. de Pt. Daniel		36	36																	540	150	
Chigouac	6	3	15																	150	100	
Nouvelle	26		52																	1,040	780	
Paspébiac	4		8																	60	144	
New Carlisle	30	30	60	213		19	17						30	30						1,200	750	
Grand et Petit Bonaventure.	52	52	104	72		25	14						52	52	350					1,800	1,550	
De la riv. au Capelan au grand Cascapédia	7	3	14	7			1						7	7	1,637	30				140	90	
Maria	5	22	25										15	90	3,000							
Carleton	4	20	20				2						10	70	2,000							
Nouvelle	1	14	15										20	1,000								
Maguasha		1	1											200								
Pte. Fleurant		2	4											600								
Englishman's Brook		1	1											150								
Pte. Escuminac.		1	1											150								
Pte. à la Garde.		1	2											200								
Pointe Batterie.		1	1											70								
Petite Batterie.		1	1											50								
Pointe Cross.		1	2											180								
Pointe Bourdon.		2	3											450								
Total.....	209	207	529	292		44	50						114	583	11405	30	5			7,393	5,55	

aux îles de la Madeleine et sur la Côte du Nord ou Labrador, etc.—*Suite.*
BONAVENTURE.

Qté x d'aigrefin (haddock.)	ESPÈCES DE POISSONS PÊCHÉS.										ESPÈCES D'HUILES FABRIQUÉES.	POISSONS EMPLOYÉS COMME ENGRAIS.					REMARQUES.								
	Quintaux de lingue.	Barils de maquereau.	Barils de hareng.	Boîtes de hareng fumé.	Barils de sardine.	Barils de flétan.	Barils de thon.	Barils de saumon.	Barils de truite.	Barils d'anguille.		Barils de lanques et noues de morue.	Galls. d'huile de loup-m.	Galls. d'huile de baleine.	Galls. d'huile de marsouin.	Galls. d'huile de morue.		Barils de hareng.	Barils de capelan.	Barils de plie.	Barils d'éperlan.	Barils de rogues de morue.			
.....			50					1						1,600											
.....			25					2						450											
.....			70					107						2,200											
.....			120											650											
.....			90											200											
.....			140											1,700		200									
.....	60	10	30	300										200											
.....	70	16	45	2,430	120			3					9	940		1,200									
.....														2,000	1,300	3,000		300							
.....	3		9	1,250	90			124	3					40	160	350									
.....			10	3,000	25			117	6	10	10			150	76	60									
.....			10	2,000	20			150	5					80	50	20									
.....				100	5			80	1	1				150	20	10									
.....								12																	
.....								30																	
.....								3																	
.....								1																	
.....								25																	
.....								3																	
.....								50																	
.....								80																	
.....	133	26	104	9,575	260			791	15	11	25			9,980	1,836	4,880	120	300							

88,320lbs de homard ont été mises en boîte cette année.

RÉCAPITULATION.

Valeur des différents produits des pêches dans la division de Bonaventure.

Pêche de la morue	durant l'été,	- -	7,393	quintaux	\$4	- - -	29,572
Do	do	l'automne,	5,554	do	5	- - -	17,770
Noues de morue,	- do	- -	25	barils	8	- - -	200
Pêche de l'égréfin,	- do	- -	133	quintaux	5	- - -	665
Lingue,	- do	- -	26	do	5	- - -	130
Maquereau,	- do	- -	104	barils	10	- - -	1,040
Hareng,	- do	- -	9,575	do	3	- - -	28,725
Saumon,	- do	- -	791	do	16	- - -	12,456
Truite,	- do	- -	15	do	10	- - -	150
Anguille,	- do	- -	25	do	10	- - -	250
Hareng fumé,	- do	- -	260	boîtes	25	cts,	65
Huile de morue,	- do	- -	998	gallons	50	„	499
Poisson (pour engrais,)	do	- -	7,136	barils	25	„	1,784
Conserves de homards,	do	- -	88,320	lbs.	20	„	17,664
Valeur totale des produits des pêches, 1872,							\$120,970
Do do 1871,							102,057
Augmentation,							\$18,913

DIVISION DE ILES DE LA MAGDELEINE.

Il m'eût été fort agréable, en dressant ce rapport, de signaler les progrès des habitants des îles de la Magdeleine, d'avoir à dire que leur position est améliorée, mais, par malheur, je n'ai que de mauvaises nouvelles à donner. La pauvreté, la misère sont générales. La plus grande partie de la population est découragée : la famine menace chaque jour et, d'après les derniers renseignements, on a de grandes appréhensions pour l'hiver prochain.

Bien que la récolte et la pêche de 1871 aient été assez bonnes, l'hiver de 1872 a été si rigoureux et le printemps tellement tardif que les résidents ont été obligés d'employer toutes les provisions qu'ils avaient amassées, même leurs grains de semence. Lorsque l'époque des semailles arriva, ils n'avaient plus de semences et ne pouvaient s'en procurer, fût-ce au prix de l'or. J'ai connu des pêcheurs de l'île Amherst qui se sont trouvés forcés de donner, au mois de juin, soixante barils de hareng pour un baril de pommes de terre ; ce fait démontre que, pour s'assurer des provisions durant l'hiver, ils doivent prendre une énorme quantité de poisson. Les différentes pêches, autour des îles, ont bien réussi ; toutefois, par suite de leurs habitudes d'imprévoyance et du bas prix qui était payé pour le hareng, ils n'ont pu se procurer qu'une quantité de provisions à peine suffisante pour vivre durant l'hiver et le printemps qui se prolongent d'une manière alarmante. Quand on peut être témoin de la détresse à laquelle ces pêcheurs sont si fréquemment réduits, et de leurs fréquentes déceptions à la pêche, on se demande, avec étonnement, pourquoi ils s'en tiennent à cette existence précaire, eux qui ont à leurs portées tous les moyens pour s'assurer une existence aisée et même indépendante. Le sol de ces îles est fertile et nullement rocheux ; la culture en est aisée et il donne de bons rendements. Mais les pêcheurs ne tiennent pas compte de ces avantages. On dirait qu'une sorte de fatalité pèse sur cette vigoureuse population et l'empêche de bien comprendre ses véritables intérêts. Quand la gêne les assiege, ils attribuent ce malheur à diverses causes telles que le chiffre énorme des taxes et les prix exorbitants qu'ils doivent payer aux marchands pour leurs provisions, mais ils ne semblent point com-

prendre les avantages qu'ils pourraient recueillir en se livrant surtout à l'agriculture, ce qui les mettrait hors du contrôle des marchands et dans une position à ne pas souffrir des taxes qui sont, en réalité, beaucoup moindres que dans nos villages.

Effrayés de la famine et de la détresse pour l'hiver prochain,—découragés par leurs insuccès répétés à la pêche et imputant aux autorités locales des griefs plus imaginaires que réels, — cent habitants environ,—soit trente familles,—se sont décidés à quitter leur île natale cet automne. Plusieurs de ces familles ont émigré à la Pointe aux Esquimaux, et le reste aux Sept Îles où elles se proposent de faire un nouvel établissement. L'été dernier, la population semblait prise de la manie d'émigrer; plusieurs familles vendirent leurs terres et leurs bestiaux à grande perte afin de quitter plus tôt les îles. Je sais un colon de l'île Amherst qui offrit sa terre de quatre-vingts acres, avec bâtiments, etc., terre fertile, exempte de roches et prête à la culture, pour la somme insignifiante de \$160. Plusieurs colons vendirent leurs terres à des prix ridicules, et telle est l'apathie des insulaires pour tout ce qui concerne l'agriculture que, même à ces bas prix, on ne pouvait trouver d'acheteurs. De fait, la plupart de ceux qui ont quitté les îles, partirent sans pouvoir vendre leurs terres. Il est éminemment regrettable de voir ces terres si productives abandonnées sans aucun répit, et je me reprocherais beaucoup d'encourager pareille émigration. Les étrangers qui voudraient s'établir sur ces îles auraient la meilleure perspective et deviendraient bientôt comparativement indépendants et riches.

Depuis 1761 jusqu'à nos jours, les Acadiens qui sont venus s'établir sur les îles de la Magdeleine n'ont eu aucunes taxes à payer, et après les souffrances qu'ils eurent à endurer en Acadie et sur le chemin de l'exil, on devrait croire qu'ils se seraient trouvés parfaitement heureux dans une localité où personne ne leur demandait compte de leurs actions ou de leurs paroles. Toutefois, lorsque le propriétaire légal fit son apparition et demanda des loyers des paisibles occupants, la déception fut grande et il y eut des procès qui durèrent plusieurs années. A la fin justice fut rendue, et depuis lors les colons prirent leur position en dégoût, et chaque année des familles quittaient les îles pour aller vivre dans des localités où la loi naturelle était la seule en vigueur. Les fils de cette génération semblent avoir hérité de son aversion pour les taxes et il est difficile de les soumettre aux lois qui régissent les peuples civilisés et ne sont établies que pour le bien commun. Cette disposition d'esprit les fait abandonner leurs foyers sans regrets apparents, et est certainement la cause première de leur insuccès; car, du moment qu'ils sont établis dans d'autres localités, ils travaillent avec énergie, et bien que commençant une existence toute nouvelle, ils réussissent passablement et quelques-uns acquièrent une aisance assez convenable.

La population des îles de la Magdeleine était de:—

2202 âmes en.....	1851
2651 "	1861
3172 "	1871

De ce nombre, environ 100 ont émigré l'automne dernier.

Le nombre de goélettes appartenant à ces îles était de —

37 en	1851
38 "	1861
20 "	1871

La diminution est due à l'immigration sus-mentionnée, en 1871.

Le nombre des bateaux-pêcheurs était de—

100 en	1851
232 "	1861
313 "	1871
257 "	1872

A notre départ de Québec, nous avions reçu instructions de faire voile pour Anticosti et de secourir les vaisseaux naufragés sur les côtes de cette île ; c'est ce qui retarda notre arrivée aux îles de la Magdeleine que nous n'atteignîmes que le 18 juin. Là nous rencontrâmes le croiseur, *S. G. Marshall*, Capt. Tory, faisant la police des côtes, et qui n'était arrivé que quelques jours avant nous, ayant été détenu par les glaces ainsi que plusieurs autres navires à destination des îles. Le capitaine m'informa que tout avait été tranquille depuis son arrivée, et je suis heureux d'avoir à ajouter que la paix et le bon ordre ont subsisté durant toute la saison de pêche.

CHASSE AUX VEAUX-MARINS.

La chasse aux veaux marins qui se fait au printemps sur la glace flottante apportée le long des côtes des îles par les vents de nord-ouest, a totalement manqué cette année. On pouvait bien apercevoir ces animaux par milliers sur les banes de glace, mais il était impossible de les atteindre à cause du vent de nord-ouest qui soufflait presque constamment. Cette pêche avait également manqué en 1871 et, en 1870, on n'avait tué que 6,000 veaux-marins. Trente goélettes montées par 130 hommes avaient été équipées pour cette pêche durant la saison, mais les résultats obtenus ont été encore pires que ceux de l'année précédente. On éprouva les plus grandes difficultés à lancer ces embarcations qui ne purent prendre la mer qu'à la fin d'avril. Puis il fallut leur frayer un chemin à travers les glaces, sur un parcours de deux milles, et lorsqu'enfin les ancrés eurent quitté, on rencontra, dans le golfe, des bancs de glace tellement énormes, qu'il devint impossible d'atteindre les veaux-marins. On n'a tué que 1,713 environ de ces animaux, tandis que l'année précédente on en avait tué 2,200 et 8,813 en 1870.

Depuis deux ans l'on a essayé à Port aux Basques, sur l'île Amherst, et à Old Harry Head, sur l'île Coffin, de tendre des filets dormants pour les veaux-marins, comme la chose se pratique sur les côtes du Labrador. Ces animaux visitent ces côtes au printemps, en nombres considérables, à la recherche des bancs de harengs qui pénètrent dans la baie de Plaisance. On en a pris cent-deux dans un filet de trois cent soixante brasses et ce nombre aurait été doublé si la glace flottante n'eut pas bloqué la baie à ce moment. M. de Quetteville, de Jersey, qui est le propriétaire de cette pêche, semble très-satisfait de ce résultat et a le ferme espoir de réussir dans son entreprise à moins de graves accidents qu'on ne saurait prévoir. Il se propose d'étendre ses opérations l'année prochaine.

PÊCHE AU HARENG.

Le hareng fit son apparition vers le 3 mai dans la baie de Plaisance, mais l'accumulation des glaces l'empêcha d'approcher des côtes avant le 13 du même mois. Il était en si grand nombre, qu'on pouvait le prendre des ponts des goélettes. Vu le bas prix du hareng et la difficulté d'atteindre les îles, plusieurs goélettes rebroussèrent chemin et vingt voiles seulement arrivèrent pour la pêche du printemps. De ce nombre treize appartenaient à divers ports des Etats-Unis. La première goélette arriva le 19 mai. Non moins de 110 goélettes avaient visité les îles en 1870 et ce nombre était réduit à 45 en 1871.

Dans mon dernier rapport, j'ai signalé l'imprévoyance des insulaires qui ne songent pas à prendre les moyens de faire avec succès la pêche du hareng dont l'entretien de leurs familles et d'eux-mêmes dépend lorsque les autres pêches ne réussissent pas ou que les récoltes viennent à manquer ; mais jamais cette imprévoyance n'a été plus manifeste que l'année dernière et jamais elle n'a eu des résultats si désastreux. Jusqu'à cette année, quelques pêcheurs seulement, animés d'un sage esprit de prudence et d'entreprise, avaient eu assez de prévoyance pour se procurer le sel nécessaire à la préparation de leur poisson ; les autres se remettaient de ce soin aux marchands de la localité ou aux étrangers. Mais lorsque le sel était apporté trop tard à la côte ou que les pêcheurs étrangers n'avaient pas besoin des services des habitants des îles, la position de ces derniers devenait assez précaire. C'est ce qui a eu lieu cette année. Depuis plusieurs années, les patrons des bateaux-pêcheurs étrangers arrivaient aux îles avec la moitié environ du nombre d'hommes nécessaire pour assurer un prompt chargement et engageaient les services des pêcheurs des îles. Ces derniers recevaient du sel en paiement de leurs services et pouvaient, de la sorte, saler du poisson pour leur propre usage,

avant la fin de la saison de pêche. Souvent ils profitaient de l'embaras des étrangers et les surchargeaient ; il en résulta que les navires étrangers commencèrent à venir avec des équipages complets ; cette année surtout, chaque goëlette étrangère était bien munie à cet égard et, faute de sel, les habitants des îles ne purent prendre avantage de l'abondance du poisson et ne purent en saler imparfaitement qu'une petite quantité. Plusieurs de ces pauvres pêcheurs ont été vus recueillant la saumure rejetée par les pompes des navires et ont préparé, avec ces rebuts, le poisson nécessaire à leur soutien et à celui de leurs familles durant le long hiver. On peut s'imaginer qu'elle sera la détresse de ces pauvres gens au printemps prochain. Si cette rude leçon pouvait leur profiter pour l'avenir, ce serait encore un assez bon résultat ; mais je ne le garantis point. Les goëlettes étrangères ont pris, cette année, 14,806 barils de poisson et les habitants de l'île n'en ont pris que 2,956.

PÊCHE DU MAQUEREAU.

Bien que la pêche du maquereau ait commencé au printemps trois semaines plus tard qu'à l'ordinaire et que le prix de ce poisson fût peu élevé, on en a pris une grande quantité. Quelques habitants des îles seulement peuvent faire la pêche du maquereau, parce que les frais d'équipement sont trop considérables : ils n'en ont pris, en tout, que 735 barils. Vingt goëlettes des Etats-Unis et sept de la Nouvelle-Ecosse ont fait la pêche cette année dans la baie de Plaisance ; les goëlettes de la Nouvelle-Ecosse ont pris 1,470 barils de maquereau.

La pêche d'été n'a pas été de beaucoup aussi abondante qu'en 1871, mais le poisson était plus gros. Les pêcheurs des îles n'en ont pris que 295 barils tandis que, l'an dernier, le produit était de 3,841 barils. Vingt-cinq goëlettes américaines seulement ont fait la pêche du maquereau autour des îles, de juillet à septembre.

PÊCHE DE LA MORUE ET DU FLÉTAN.

La pêche de la morue a commencé beaucoup plus tard qu'à l'ordinaire, et le nombre des pêcheurs étaient beaucoup moindre que les années précédentes ; toutefois le rendement a excédé de plusieurs quintaux celui des années précédentes. Dix-huit goëlettes se sont rendues à la côte nord pour pêcher, mais elles n'ont pas réussi parce qu'elles n'arrivèrent pas à l'époque convenable ; après cinq ou six semaines d'attente elles repartirent presque toutes à demi-chargées, quelques-unes n'avaient pas même un demi-chargement. On convient généralement que la morue de cette année était plus grosse qu'à l'ordinaire, et les pêcheurs expliquent ce fait en disant que les Français et les Américains n'ont point visité les bancs de poissons cette année. Je n'essaierai pas de discuter cette opinion. Outre les pêcheurs qui gagnèrent la côte Nord, une centaine de goëlettes se rendirent au Blanc Sablon et, là, pêchèrent pour M. de Quetteville, à raison de leur part dans les profits. Toutes ces causes ont considérablement réduit le rendement de la pêche autour des îles. On n'a pêché en tout que 21,032 quintaux de poisson, dont 7,430 quintaux à porter au compte de la côte Nord.

La pêche du flétan n'est pas généralement forte ; toutefois, on a pris quarante barils environ de ce poisson dont la plus grande partie a servi à la consommation locale.

D'après le rapport de M. Fox, plusieurs navires américains ont visité les îles uniquement pour acheter des noues de morues avec lesquels on fait de la gélatine dans plusieurs établissements des Etats-Unis. Un parti de pêcheurs qui avait une commande considérable pour ces noues offrait jusqu'à huit cts. la livre pour ce produit, et précédemment on jettait de côté ces noues avec les entrailles du poisson. Si la demande pour cet article continuait, on verrait surgir une nouvelle industrie dont les résultats seraient fort appréciables durant la saison de pêche.

HAVRE D'AMHERST.

L'approfondissement du havre d'Amherst a été continué cette année avec la plus grande activité ; on a miné et enlevé au moins 11,170 tonnes de roche. M. Rosa pensait achever les travaux cet automne, mais la roche est si dure qu'il ne croit pas pouvoir finir les travaux avant le milieu de la prochaine saison. Lorsque ces travaux seront terminés, le chenal conduisant au havre sera profond de treize à quatorze pieds et aura soixante pieds de largeur, lors les plus hautes marées du printemps.

STATISTIQUE des pêches faites dans les comtés de Gaspé et de Bonaventure,

RÉCAPITU-

NOMS DES LIEUX DE PÊCHE.	ESPÈCES DE BATEAUX EMPLOYÉS.		NOMBRE D'HOMMES EMPLOYÉS.		ESPÈCES DE FILETS EMPLOYÉS.											MORUE.						
	No. de bâtim. pêcheurs.	No. de bateaux pêcheurs.	No. de bateaux plats.	No. de matelots.	No. de pêcheurs.	No. de greviers.	No. de seines à morue.	No. de seines à maquereau.	No. de seines à hareng.	No. de seines à capelan.	No. de seines à lançon.	No. de brasses de rets à lumps-marins.	No. de rets à morue.	No. de rets à maquereau.	No. de rets à hareng.	No. de br. de rets à saumon.	No. de br. de rets à truite.	No. de pêche en fascines.	No. de lumps-marins.	No. de quintaux—pêche d'été.	No. de quintaux—pêche d'automne.	
	<i>Ile Amherst.</i>																					
Baie de Plaisance	7	41	4	108	108	1	2	22	144	8	339	2086	30									
Bassin	17	40		40	40				37	6		1055	60									
Anse au Moulin.	9	23		23	23				91	17		845	71									
Anse à la Cabane.	35	78		79	79				79	49		2980	300									
Cap Ouest	5	12		12	12					7		376	20									
<i>Ile Grindstone.</i>																						
Étang du Nord.	44	114		114	114				6	22		4090	1950									
Cap Mull																						
<i>Ile Allright.</i>																						
Havre aux Maisons.	13	45	48	130	130		7					1294	4735									
Ouest de la Gde. Entrée.	5	10		10	10					5		102										
L'Anse à Elie.	1	2		2	2					1		25										
L'Echourie	20	41		27	27				8	15		367										
Pointe Basse.																						
Plage Sud.																						
<i>Ile Coffin et Grosse Ile.</i>																						
	11	22		22	22		3	0		13		80	314									5
<i>Ile Bryon.</i>																						
	15	32		32	32				4	10		374										116
<i>Ile d'Entrée.</i>																						
	9	18		18	18				28			131										
Total	20	257	52	630	617	1	9	322	397	153	1713	17480	2525									

aux îles de la Madeleine, et sur la Côte du Nord ou Labrador, etc.—*Fin.*
LATION.

Qt'x d'agrefin (haddock).	ESPÈCES DE POISSONS PÊCHÉS.											ESPÈCES D'HUILES FABRIQUÉES.				POISSONS EMPLOYÉS COMME ENGRAIS.				REMARQUES.	
	Quintaux de lingue.	Barils de maquereau.	Barils de hareng.	Boîtes de hareng fumé.	Barils de sardine.	Barils de flétan.	Barils de thon.	Barils de saumon.	Barils de truite.	Barils d'anguille.	Barils de langues et nones de morue.	Galls. d'huile de loup-marlin.	Galls. d'huile de baleine.	Galls. d'huile de marsouin.	Galls. d'huile de morue.	Barils de hareng.	Barils de capelan.	Barils de plie.	Barils d'éperlan.		Barils de rognons de morue.
317	1293										1810			1091							
74	102													560							
213	125													480							
137	276											2162		1560							
	38													189							
	436													2240							
7	48										5730			2651							
20	63													51							
5	10													10							
244	188													102							
44	179										500			110							
51	132	36												205							
60	66													56							
1172	2956										8040	2162		9305							

RÉCAPITULATION.

Valeur des différentes pêches faites dans la division des îles de la Madeleine.

Pêche de la morue durant l'été,	17,480, quintales (a)	\$4.	69,920
do do l'automne,	2,552 do	5.....	12,760
Pêche au maquereau.....	1,172 barils.....	10.....	11,720
do hareng.....	2,956 do	3.....	8,868
do fletauk.	36 do	5.....	180
do veaux-marins.....	1,713 do	6.....	10,278
Huile de veau-marin.....	8,040 gallons.....	80cts.....	6,432
do morue.....	9,306 do	50 "	4,653
do baleine.....	2,162 do	80 "	1,730
Valeur totale des produits des pêches, 1872.....			\$126,541
do do do 1871.....			133,089
Diminution.....			\$6,548

DIVISION DU LABRADOR.

Cette division s'étend de la Pointe-des-Monts à Blanc-Sablon, distance de plus de 400 milles, et elle ne serait inférieure à aucune autre du golfe sous le rapport des ressources, n'était que son climat et son sol sont également désavantageux à la culture. Les habitants ne trouvent là leur subsistance que dans les produits de la mer, et s'ils leur font défaut, ils restent sans ressource aucune. La richesse des eaux de ces rives est pour ainsi dire inépuisable ; il semble même qu'elle augmente d'année en année ; cependant, comme si le poisson agissait par caprice, il s'est à peine montré dans cette division en 1865, 1866 et 1867, ce qui a été cause que beaucoup d'habitants sont allés sur d'autres parties moins âpres de la côte, et ceux qui n'ont pu les suivre ont souffert les plus grandes privations. Cette partie de la côte du Labrador connue sous le nom de *Côte du Nord* et s'étendant de Natashquan à Blanc-Sablon est habitée par une population éparsée s'adonnant exclusivement à la pêche. Elle serait aujourd'hui tout à fait dépeuplée si les années suivantes—1868 et 1869—n'avaient vu le poisson revenir en abondance et renaître l'espérance chez les pêcheurs. Depuis 1868, le poisson n'a cessé d'abonder, et l'industrie de la pêche s'est développée en conséquence.

Cette côte, où se voient aujourd'hui quatre ou cinq jolis villages et que visitent des pêcheurs hardis et industrieux, était, il n'y a pas bien longtemps, la propriété exclusive de particuliers ou compagnies opulents ; mais ces compagnies ont fini par se dissoudre, les particuliers ont renoncé à leur monopole, après s'être acquis des fortunes, et ces localités sont aujourd'hui ouvertes à tous ceux qui veulent venir y habiter.

Les pêcheries de ces côtes, surtout celles de la *Côte Nord*, étaient visitées par les Européens dès le 14^{ème} siècle, et Jacques-Cartier dit avoir vu, lors de son premier voyage, et vis-à-vis la rivière Napitippi, un navire pêcheur s'en retournant en Europe. Les ruines des anciens forts et fortifications que l'on voit encore à différents endroits, tel qu'au Vieux Fort, à Bras-d'Or et à Bonne-Espérance tendent à démontrer que les pêcheries étaient exploitées dès lors sur une grande échelle.

Les pêches à la baleine et au phoque étaient celles que l'on faisait et qui rapportait le plus autrefois, mais ces cétacés étant devenus rares dans le golfe, les pêches à la morue, au saumon, au hareng et au maquereau sont celles qui se font principalement aujourd'hui, mais de toutes, la pêche de la morue est la plus profitable. Ainsi que cela a été dit déjà, quelques uns des colons de cette côte se sont fait dans cette industrie de jolies fortunes. Plusieurs ont eu la sagesse de se pourvoir pour l'avenir, mais d'autres, trop confiants dans l'abondance que la mer leur apportait, ont follement dépensé le fruit de leur labeur, et il leur faut aujourd'hui lutter avec la misère pour acquérir leur aisance d'autrefois. Cependant, si les pêcheurs de cette côte ne sont plus en grand nombre, ils ont acquis une expérience qui leur sera profitable, et maintenant que le poisson, surtout la morue, est très abondant et son prix plus élevé, leur courage renaît, et je suis sûr que l'avenir ne les trouvera pas au dépourvu, si cette pêche cesse d'être abondante.

Outre les pêcheurs de la localité, cette côte, surtout la partie ouest, est visitée tous les ans par des pêcheurs de la Baie des Chaleurs et des paroisses en bas de Québec, qui y vont pêcher pour leur compte ou en société avec les grands établissements de pêche à la morue. La plupart des grandes maisons de Gaspé ont établi sur cette côte des succursales qui ne sont pas inférieures à celles de Paspébiac et du bassin de Gaspé. MM. Blais et Bélanger, de Montmagny; Sirois et Bélanger, de l'Islet, et Charles Hamilton, de New-Charlisle, ont réussi, à force d'énergie, de persévérance et d'intelligence, à fonder de vastes établissements qui marchent de pair avec leurs puissants rivaux de Jersey. Ils emploient chacun de 80 à 90 hommes qui ne le cèdent en rien à ceux de leurs voisins avec lesquels ils sont en termes très excellents. Si la rive sud possède certains avantages sur la rive nord, celle-ci offre plus de facilité et de sûreté dans les opérations de pêche. La morue s'y prend près de la côte; les ports de refuge sont nombreux et d'un accès facile; et dans plusieurs endroits la pêche peut se faire tous les jours sans obstacle. Ces avantages, joints à une quantité presque illimitée de poisson, ne pouvaient manquer d'attirer, d'autres endroits moins favorisés de la côte, des pêcheurs qui viennent maintenant s'y fixer de tout les points du golfe; et la population, surtout dans la partie ouest de la côte, a reçu un surcroît considérable. Les localités favorites sont Natashquan, la Pointe aux Esquimaux (où vingt familles ont immigré des Îles de la Madeleine l'été dernier,) la rivière St. Jean, Magpie, la rivière du Tonnerre, Moisie et les Sept Îles; ce dernier établissement a reçu, cet automne, une augmentation de douze familles des Îles de la Madeleine. Sur la partie est de la côte, l'accroissement de la population n'a pas été aussi remarquable: la pêche a cependant été si uniformément heureuse pendant les cinq dernières années, qu'elle attirera, dit-on, une immigration considérable de Terre-Neuve au printemps prochain.

La partie de la côte du Labrador qui nous occupe maintenant est aussi fréquentée, durant la saison d'été, par des citoyens des États-Unis qui ont, en vertu du traité, le droit de pêcher depuis Mont Joli jusqu'au Territoire de la Baie d'Hudson, dans des navires des provinces maritimes, de Terre-Neuve et des Îles de la Madeleine. Les habitants de la côte s'occupent de chasse durant l'hiver; mais le caribou, le vison et la marte, qui étaient autrefois très abondants, sont devenus si rares maintenant que cette chasse rapporte à peine.

Le poisson et les fourrures étant les seuls produits de cette côte, les habitants doivent s'adresser ailleurs pour les vêtements et les provisions qui leur permettent de vivre avec quelque confort. Ils les font venir de Québec, d'Halifax et de Gaspé. Le commerce qui se fait sur cette côte est réellement surprenant. Pas moins de dix grandes goélettes ont été occupées toute l'été à transporter des marchandises et des provisions à cet endroit; et la concurrence est si vive que l'on peut y acheter des marchandises à meilleur marché qu'à Québec.

La population était, en 1852, de 1,408 âmes; en 1861, de 4,413, et elle a maintenant doublé ce chiffre. La population s'est accrue de moitié sur la partie de la côte située entre la Pointe des Monts et Kegashca.

Avant 1854, les colons de la rive nord, n'ayant personne pour interpréter ou faire exécuter la loi, furent laissés à leur propre gouverne; mais à cette époque, il devint évident qu'il était du devoir du gouvernement de nommer quelqu'un pour y mettre en vigueur et

faire respecter la loi. Conséquemment, le Dr. Fortin fut nommé magistrat stipendiaire pour le golfe et le bas du fleuve St. Laurent. Le gouvernement mit à sa disposition une goëlette, *La Canadienne*, pour lui permettre d'exercer son autorité ; depuis ce temps, les coupables ont été jugés et punis d'une manière sommaire, et la paix et la sécurité ont été maintenues, pour le plus grand bien de la population. A l'avènement de la Confédération, ce poste devint vacant, et la nomination d'un officier pour le remplir retomba sur le gouvernement de Québec. Le rapide développement de la population et du commerce, et l'augmentation considérable des pêcheurs étrangers, ont quelquefois donné naissance à des troubles et à des désordres ; cet état de choses et la probabilité qu'il se renouvellerait chaque année avec l'accroissement du trafic, ont induit le gouvernement, en 1870, à nommer un magistrat pour le côté nord. Cet officier, néanmoins, réside à la Malbaie, qui est à une grande distance des établissements de pêche sur lesquels s'étend sa juridiction. Je suis d'opinion que l'objet que l'on avait en vue quand on a fait cette nomination serait atteint plus sûrement si le magistrat résidait dans un des grands centres de pêche, au moins durant la saison. L'utilité et la sagesse de cette nomination ne peuvent être pleinement appréciées ou comprises par les habitants de la côte, puisque le magistrat réside à des centaines de milles d'eux, il ne visite leur village qu'une fois par année, et cela en été, lorsque la plupart des pêcheurs sont absents et qu'il ne reste plus que les femmes et les enfants en bas âge.

La côte du Labrador est divisée en six districts de pêche, dans un but de protection et de surveillance, savoir :—

Moisie,
Mingan,
Watsheeshoo,
Natashquan,
St. Augustin, et
Bonne Espérance,—

Qui sont sous la charge d'inspecteurs et de gardes-pêche intelligents, directement responsables à l'officier commandant *La Canadienne*, et sous son contrôle immédiat. Ces officiers ont efficacement rempli leurs devoirs respectifs pendant la dernière saison.

Puisque j'en suis sur les différentes espèces de pêche faites sur la côte nord, je toucherai encore à plusieurs points que je n'ai fait que mentionner. D'abord je parlerai de la pêche au saumon qui, si elle n'est pas la plus importante au point de vue commercial, offre certainement le plus grand appât à ceux qui s'intéressent au bien-être de cette partie du Canada.

PÊCHE AU SAUMON.

La pêche du saumon n'a pas été généralement aussi bonne qu'on s'y attendait, d'après la quantité de ce poisson observée sur les frayères durant l'automne de 1871. Elle aurait, cependant, rendu le double de ce que les rapports montrent, si le mauvais temps et les grands vents d'est qui ont duré jusqu'à la mi-juin, n'eussent retardé la mise des filets à l'eau. Dans les deux divisions de St. Augustin et de Bonne Espérance, outre la température défavorable, les glaces flottantes se sont tenues près du rivage pendant si longtemps, que les filets ne purent être jetés que l'espace de cinq jours. Néanmoins, malgré ces contretemps et le peu de succès obtenu dans ces deux divisions, la pêche a été si bonne ailleurs que la quantité du saumon prise cette année excède celle de la dernière saison—le rendement, en 1872, ayant été de 2,465 barils contre 2,386 en 1871. Les rivières Moisie, Natashquan, Trinité et Magpie, sont celles qui ont le plus rendu. Huit cents barils ont été pris à Moisie, et quatre cent dix à Natashquan. La pêche à cette dernière localité, aurait été beaucoup plus considérable si le fermier eût installé ses filets plus tôt. Les pêches en dehors de ces rivières ont donné beaucoup, surtout celles situées à l'ouest de Moisie et de la Trinité. Les pêcheurs malheureux ne doivent pas, cependant, se décourager ; qu'ils prennent en considération que le saumon qui a échappé aux filets a pu se rendre aux frayères et que, toutes choses étant égales, le succès sera plus certain à la prochaine saison. Les différents gardes-pêche locaux, de plus, s'accordent à dire qu'ils ont rarement vu un aussi grand nombre de poissons sur les frayères.

L'intelligent fermier de la rivière Moisie est M. Holliday, qui a tant fait et fait encore tant pour le repeuplement de cette belle rivière, et auquel nous sommes redevables de l'approvisionnement de saumon frais qui se vend toute l'année sur nos marchés, à des prix accessibles au pauvre comme au riche, tout en donnant de grands bénéfices aux pêcheurs de cette division qui n'ont que les frais de prendre ce poisson. Il a de cette manière acheté, pour l'envoyer frais sur le marché de Québec, tout le saumon pris dans les rivières Natashquan, St. Jean et de la Trinité. Cet entreprenant citoyen n'épargne ni dépense ni peine pour repeupler la rivière qu'il exploite, et ses efforts doivent aussi beaucoup bénéficier aux pêcheurs situés aux endroits de la côte adjacente à la rivière Moisie. Il a fondé et entretient à ses propres frais un établissement de pisciculture sur un petit ruisseau qui vient tomber dans la rivière Moisie. Si l'on prend en considération les difficultés qui accompagnent, plus au moins, toute nouvelle entreprise, surtout celles de ce genre, cet établissement a déjà donné des résultats satisfaisants et promet beaucoup pour l'avenir, à présent que l'on se rend mieux compte des obstacles et des causes de l'insuccès. J'aurai l'occasion de revenir dans un paragraphe particulier sur l'établissement de M. Holliday.

La quantité de saumons qui remontent les rivières de cette division n'a pas manqué d'attirer l'attention des amateurs qui ont vu leurs frais et trouble plus que compensés par le succès. MM. Ogilvie et Turner, qui ont pêché à la ligne dans la rivière Moisie, ont pris 217 saumons dans le court espace de trois semaines,—le plus gros pesait 37½ lbs. M. McFarlane, qui a pêché dans la Mingan pendant quelques jours seulement, en a pris 157 et plus de 250 grosses truites. La rivière St. Jean a donné 140 pièces, l'on dit que la pêche a été des plus encourageantes à Natashquan. M. Holliday m'a dit que le poids moyen du saumon pris, cette année dans la rivière Moisie, est de trente-deux livres; l'an dernier il n'était que de dix-huit.

Deux sauvages et trois blancs ont été arrêtés et trouvés coupables d'avoir violé les lois des pêcheries,—les premiers à la Trinité, et les derniers à la Grande Rivière Watsheeshoo. Parmi ceux-ci se trouvait le fameux Théodule Pilote, de la Pointe-aux-Esquimaux, qui, depuis plusieurs années, vivait du produit de la pêche qu'il faisait illégalement, et que l'inspecteur n'avait jamais pu prendre sur le fait. La punition exemplaire qu'il a subie sera suffisante, je l'espère, pour le guérir à jamais de sa mauvaise habitude, et le convaincre ainsi que ses semblables que, tôt ou tard, le bras de la justice s'apesantit sur le coupable.

Conformément à vos instructions du 26 juin dernier, qui m'ordonnaient de m'enquérir et faire rapport de certaines plaintes faites par des personnes employées aux mines de Moisie, contre le fermier actuel de la rivière de ce nom, j'ai eu l'honneur de vous présenter un rapport spécial sur cette affaire. En conséquence, il est inutile de l'insérer de nouveau ici. Le résultat de cette enquête a exonéré M. Holliday de tout blâme; il a été prouvé clairement, que les accusations lancées contre lui étaient l'œuvre de personnes envieuses et astucieuses. Je n'ai aucune hésitation à dire que les intérêts et la conservation de la rivière ne peuvent être placés en de meilleures mains. Le fermier comprend très bien qu'il est le premier intéressé au repeuplement de la rivière. Il dirige ses opérations de pêche au saumon sur de justes principes; et le fait que la pêche en 1860, avec 108 filets, n'a produit que 320 barils de saumon, tandis qu'elle a été de plus de 800 barils en 1872 avec trente filets environ, parle très haut en sa faveur. Il peut se faire que ses succès en pisciculture n'aient pas été aussi remarquables qu'on l'aurait désiré, mais M. Holliday paraît n'avoir épargné ni trouble ni dépense dans le placement des œufs sur les claies à éclosion. Et que l'on veuille bien remarquer que ces opérations sont conduites entièrement aux frais de M. Holliday. De plus, il a construit les bâtisses à ses frais; et d'après ce que j'ai pu savoir, il n'a pas encore eu de conseils ou d'instructions des hommes pratiques et savants qui sont à la tête de l'établissement de pisciculture à Newcastle, Ontario. Les opérations sont si délicates et la manipulation si difficile qu'il est réellement surprenant qu'il ait si bien réussi. A mesure qu'il acquerra de l'expérience et qu'il se rendra familier avec les détails de l'établissement, de plus grands succès viendront couronner ses efforts. Comme les choses sont à présent, le Département n'a certainement aucune raison de regretter que la rivière soit affermée à un homme aussi digne.

Lorsque je suis allé à cet établissement cet été, MM. Molson et Darling m'apprirent qu'ils avaient pris et relâché dix saumonneaux en pêchant à la truite au pied de la chute, ce qui prouve que le fretin a prospéré et voulait alors gagner la mer. La leçon salutaire donnée lors de l'enquête dont il a été fait mention, profitera sans doute, pour quelque temps, à ceux qui ont essayé de nuire à M. Holliday.

PÊCHE A LA MORUE.

Il y a quarante ans, les pêcheurs à la morue étaient peu nombreux et disséminés sur la côte Nord; et ce n'est que depuis que les premiers occupants, qui réclamaient le privilège exclusif de pêche et de chasse, ont abandonné leurs prétentions, que les pêcheurs de la rive Sud, trouvant que leurs places de pêche s'épuisaient, y ont fait leur apparition attirés par l'espoir d'une meilleure chance. Les premiers habitants, occupés à la chasse aux phoques beaucoup plus lucrative, dédaignaient la pêche à la morue. La très petite quantité qui était prise servait à la consommation de la famille; mais la richesse de ces "bancs" fut bientôt connue, et les étrangers commencèrent à visiter les différents emplacements de pêche, d'abord en petit nombre, puis en très grand nombre, surtout durant les deux dernières années. L'augmentation du rendement de la pêche à la morue dans ces derniers temps a été si grande que l'on a souvent trouvé impossible de préparer tout le poisson pris, soit à cause de la température défavorable, soit à cause du manque de sel. En conséquence de forts vents du Nord-Est, les pêcheurs n'ont pu se rendre sur les "bancs" que très tard au printemps,—ce qui explique pourquoi la pêche n'a pas été dans certains endroits aussi considérable qu'en 1871. Mais, en général, l'on ne peut désirer de plus grand succès que celui obtenu à la dernière saison. Le total de la pêche en 1872 a été de 60,591 quintaux, (sans compter la quantité presque égale prise par les goëlettes étrangères,) et celui de 1871 de 65,597 quintaux. On a pêché à la morue dans des endroits abandonnés depuis des années, comme dans la Baie des Sept Iles, où la pêche a duré tout l'été. Au havre de Mingan, où l'on n'avait jamais pris de morue, de cinq à six quintaux ont été pêchés, tous les jours dans la dernière partie de juillet.—Sur la partie Est de la côte, la pêche à la morue est surtout faite par des étrangers, les habitants s'occupant encore de la chasse au phoque qui est moins profitable et plus incertaine. Néanmoins, ils commencent graduellement à s'adonner à cette pêche, et comme elle est plus facile et moins dangereuse que la chasse au phoque, je ne doute pas qu'ils se livrent à cette industrie d'une manière plus systématique et avec un succès croissant.

Je n'ai pu recueillir des statistiques aussi complètes et exactes que je l'aurais désiré, sur le nombre des goëlettes qui ont visité la côte Nord durant la saison dernière. Les tables suivantes, néanmoins, serviront à indiquer qu'un trafic considérable se fait dans ces endroits éloignés.

ÉTAT du nombre de navires occupés à la pêche ou au cabotage dans la division de Moisie, durant la saison de 1872.

Genre de navire.	Nom.	Port.	Capitaine.	Propriétaire.	Nombre d'hommes.	Tonnage.	Cargaisons.	Nombre de voyages.
S. S.	Beaver	Québec	M. Carhorneau	J. Holliday	12	99	Générale	1
Gôelette.	Florida	do	C. Bildeau	do	5	10	do	3
do	Arel	do	O. Carboneau	do	5	53	do	5
S. S.	Marg'ta Stevenson	do	J. Brown	M. Molson	17	66	do	17
Remporqueur.	Gipsy	Moisie	G. Boucher	do	5			
Gôelette	Atetide	Québec	Thos. Boulanger	Blais et Bélanger	4		500 brls, poisson	4
do	Primrose	do	N. Lebrun	N. Lebrun	3		do	8
do	Madeline	Rimouski	D. Koulliane	M. Sylvain	4		600 do	1
do	Marie Louise	do	E. Tremblay	E. Tremblay	3		250 do	5
do	St. Anne	Québec	M. Lapointe	M. Lapointe	3		300 do	2
do	Mary	do	E. Desjardins	E. Desjardins	4		225 do	3
do	Henry	do	E. Girard	E. Girard	4		100 do	1
do	François	Beaumont	J. Turgeon	J. Turgeon	3		150 do	3
do	Madeline	Québec	Blais et Cie.	Blais et Cie.	3		do	2
do	Florida	do	D. Chouinard	D. Chouinard	4		300 do	2
do	Imperatrice	do	C. Leblanc	C. Leblanc	4		1100 do	1
do	École de Mer	do	C. Lisotte	C. Lisotte	4		42 saum, frais.	1
do	Marie Emma	do	Mercier	Mercier	4		35 do	3
do	Dunkith	do	D. Morrison	D. Morrison	4		40 do	4
do	J. B. McKenzie	Shelburne	B. McKenzie	B. McKenzie	0	41	Merue	2
do	Forest Queen	do	C. Downey	C. Downey	9	41	do	
do	Morning Star	Liverpool	J. W. Gow	J. W. Gow	10	45	do	
do	Ivettia Thorley	Shelburne	J. C. Cook	J. C. Cook	8	35	do	
do	Minnie Haika	do	do	do	10	44	do	
do					7	20	do	

Ces gôelettes ont pris leur chargement en moins de dix jours.

Etat du nombre des navires occupés à la pêche de la division de Mingan, durant la saison de 1872.

Genre de navire.	Nom.	Tonnage.	Port.	Capitaine.	Propriétaire.	Hommes.	Morue.	Observations.
Goëlette....	Marie Hélène....	26	Québec.....	P. Fournier.....	P. Fournier et A. Blais.....	3	105 paq's.	Voyage de traite.
"	Mermald.....	46	Gaspé.....	John Robert.....	Wm. Hymon.....	4		Changement de sel.
"	Hasty.....	48	Gaspé.....	N. Bernier.....	J. et E. Collas.....	5		de morue sèche.
"	St. Ann.....	43	New Carlisle.	A. D. Hunt.....	A. D. et W. Hunt.	5		Chargé dépêcheurs, etc., pour New Carlisle.
"	Isabella.....	13	Québec.....	J. Garrett.....	C. Hamilton.....	4	75 paq's.	Voyages de pêche.
"	Marie Adeline.	18	Québec.....	Frs. Caron.....	Frs. Caron.....	3	160 "	2 brls. de fétan.
"	Marie Adèle....	35	Rimouski.....	E. Ouellette.....	E. Ouellette.....	4		Chargé de marchandises pour M. Sirois.
"	Irene.....	21	Québec.....	F. Lamarre.....	F. Lamarre.....	4		Voyage de fret.
"	Pabos.....	44	Halifax.....	T. Le Gros.....	T. Le Gros.....	3		Chargé de morue pour Paspébiac.
"	Gleaner.....	60	New Carlisle.	F. LeBlanc.....	F. LeBlanc.....	4		Chargé de bois pour la rivière du Tonnerre.
"	Speetly.....	66	Gaspé.....	W. Delaney.....	Le Pontulifer Frèr.	6		Chargé de morue-sèche pour Gaspé.
"	D. H. P.....	30	Halifax.....	B. Aslin.....	J. et E. Collas.....	7		Chargé de morue verte pour Québec.
"	Ste. Anne de Beaumont....	66	Québec.....	S. Doyle.....	Chs. Aher.....	4		Voyages de traite.
"	Frank.....	54	"	F. Corriveau.....	D. Turgeon.....	6		do
"	St. Charles.....	30	"	L. Lachance.....	L. Lachance.....	5		do
"	Independence...	52	"	Hubert Blouin...	H. Blouin.....	4		Voyage de fret et de traite.
"	Java.....	68	Halifax.....	A. Joncas.....	A. Joncas.....	5		Voyage de traite.
"	Matilda.....	15	"	A. Romkey.....	A. Romkey.....	5		do
"	M. E. Purdy....	65	"	Isidore Landry...	J. Nelson.....	3		Faisant la traite.
"	Spotless Queen..	38	"	J. A. Pitts.....	J. A. Pitts.....	6		Nolisé pour la pêche.
"	Marie Valentine	70	Québec.....	W. Arnold.....	W. Arnold.....	4		Char. de saum. et truite, de Rigollet à Québec
"	Paspébiac.....	54	New Carlisle.	J. B. Mercier.....	J. B. Mercier.....	4		Morue sèche.
"	Speetwell.....	87	Goole G. B....	John Monlin.....	C. Robin et Cie.	7		Changement de morue sèche.
"	Marie Ste. Croix	15	Québec.....	John Raddings..	Jas. Dudding.....	5		Chargé de poisson pour Québec.
"				R. Fortin.....	R. Fortin.....	3		

ETAT du nombre des goëlettes occupées à la pêche à la morue dans la Baie au Mouton durant la saison de 1872.

Nom des navires.	Port.	Nom du Capitaine.	Tonnage.	Hommes.	Bateaux.	Observations.
Nile.....	Halifax.....	Robinson.....	20	7	3	Ces navires avaient 13 filets à capelan et 5 seines à morue. Le plus grand nombre sont arrivés trop tard et n'ont pu compléter leur chargement. Plusieurs goëlettes qui ont visité la localité quelques semaines auparavant ont fait un voyage heureux. Plus de 100 autres goëlettes ont fait la pêche à la morue, mais les gardes-pêche n'ont pas pris leurs noms.
Busy Bee.....	Baie aux Iles.....	T. Bound.....	15	2	4	
Flash.....	Baie Fortune.....	M. Kinsella.....	40	2	8	
P. C. Hill.....	Halifax.....	T. Helchey.....	25	2	9	
Ewens.....	Sydney.....	Spencer.....	33	3	9	
Whisper.....	Halifax.....	G. Helchey.....	25	2	9	
Marie Flore.....	Iles de la Madeleine	C. Boudreau.....	32	4	10	
Marie Louise.....	„	G. Cormier.....	21	2	7	
Four Sisters.....	Havre des Anglais.	T. Mate.....	25	2	5	
Espérance.....	Iles de la Madeleine	E. Bourgeois.....	51	4	13	
L. Painchaud.....	„	Cormier.....	36	3	10	
Cutter.....	„	Bourgeois.....	27	2	8	
Lothair.....	Liverpool.....	Collins.....	99	2	5	

LISTE des navires occupés à la pêche dans la division de Pacachoo durant la saison de 1872.

Nom des navires.	Nom du capitaine.	Tonnage.	Nombre d'hommes.	Nombre de bateaux-pêcheurs.	Observations.
President.....	Turbide.....	30	12	3	Pêche moyenne de chaque navire 200 qux. Pêche totale, 2,800 qux.
Engede.....	Cormier.....	25	9	3	
Temperance.....	E. Arseneau.....	36	9	3	
Marie.....	N. Arseneau.....	34	9	3	
Arctic.....	C. Bourque.....	50	12	4	
Jane Amelia.....	P. Turbide.....	46	11	4	
Jane Ellen.....	C. Chivarie.....	35	10	3	
Dolphin.....	J. Richard.....	52	12	4	
Flirt.....	L. Bourque.....	46	11	4	
Marie Louise.....	G. Cormier.....	21	9	3	
Flora.....	C. Boudreau.....	34	9	3	
Espérance.....	E. Bourgeois.....	51	12	4	
A. Painchaud.....	Isidore Bourgeois.....	36	11	4	
Rocket.....	J. Barry.....	25	6	2	
		521	142	47	

MM. Legouvé et Whiteley, gardes-pêche des divisions St. Augustin et Bonne-Espérance, m'ont appris qu'un plus grand nombre de goëlettes que d'ordinaire avaient visité ces endroits cette année. Les postes qui ont été surtout fréquentés sont la Baie de la Tête de la Baleine et la Baie Mecatina, St. Augustin et Bonne-Espérance; où la plupart des goëlettes ont pris leur chargement en un très-court espace de temps. Les goëlettes américaines qui visitent ces eaux sont, pour le grand nombre, pourvues de seines à morue au moyen desquels ils complètent bientôt leur chargement, attendu que ce poisson est très-abondant dans les environs des petites îles.

Les prix de la morue ont été plus bas que l'année dernière, mais le poisson était d'une qualité supérieure. Les commerçants ont élevé le prix jusqu'à \$3.50 le quintal. On a éprouvé de plus grandes difficultés, sur la côte nord que sur la côte sud, dans la préparation de la morue, à cause du temps humide et brumeux. Les principaux endroits où se fait la pêche à la morue sont Moisie, Sheldrake, Magpie, les rivières du Tonnerre et St. Jean, la Longue-Pointe, Natashquan et Bonne-Espérance. Les statistiques annexées à cette partie de mon rapport donneront les détails de la pêche dans chacune de ces localités.

PÊCHE AU PHOQUE.

Cette pêche, qui est surtout faite par les habitants de la partie est de cette division, a donné de très-pauvres résultats. Il n'y a que quelques années, cette industrie était très-lucrative et rapportait beaucoup; mais elle a tellement tombé que les pêcheurs de phoques sont maintenant réduits presque à l'indigence, faisant à peine assez pour subvenir à leurs dépenses. Sur trente-et-une stations, où l'on faisait autrefois la pêche, on n'opère plus qu'à dix endroits maintenant. Ces animaux étaient jadis si nombreux et la pêche si attrayante et si lucrative, que les possesseurs des stations ne peuvent se faire à l'idée qu'ils ont ou disparu de nos bords ou qu'ils ne reviendront jamais en nombre aussi considérable que dans les années d'abondance, quoiqu'il ne faille pas un grand effort d'imagination pour comprendre que tel est le cas.

Il y a cent ans, d'immenses troupeaux de walrus (*Trichecus Rosmarus*) fréquentaient les rivages du golfe et les abords de la côte. La quantité d'os trouvés sur les bords de la Grosse Île, l'une du groupe des Îles de la Madeleine, atteste la grande destruction que faisaient de ces animaux les habitants de ces îles et les autres pêcheurs. Ahuris et effarouchés par une guerre si meurtrière, ils ont abandonné ces bords inhospitaliers pour se réfugier dans les mers plus au nord, où la main de l'homme ne peut aller les frapper aussi facilement. D'autres animaux qui fréquentaient d'ordinaire nos eaux ont aussi disparu; et il me semble que le phoque devra suivre le même exemple s'il veut éviter l'extinction de son espèce. Il y a quinze ou vingt ans, les phoques remontaient ordinairement le Golfe près du rivage, de bonne heure au printemps, jusqu'à la Pointe des Monts et Manicouagan, et même plus loin dans un but de reproduction. A cette époque de l'année, on les prenait en grands nombre à la Tabatière et à Mecatina, et lorsqu'ils descendaient sur les glaces flottantes en avril, à la Baie du Bras d'Or, à l'Anse des Dunes et à Blanc-Sablon. Cependant, il s'est opéré un grand changement depuis. On tuait alors une telle quantité de jeunes phoques sur la glace que l'on ne pouvait pas tous les ramasser. Les vieux, effrayés par ce massacre, se réfugiaient maintenant dans les eaux des hautes latitudes, d'où ils ne retournent qu'en mars, lorsque les glaces flottantes pénètrent dans le Détroit de Belle-Île. Telle est, selon moi, la cause qui a fait tomber cette pêche autrefois si fructueuse. Les dix stations où l'on a fait la pêche cet automne, entre Mecatina et Blanc-Sablon, n'ont donné que 690 phoques; et à la Tabatière où la pêche annuelle était en moyenne de 3,000 phoques, on n'en a pris que 350. Dans quatre stations qui donnaient autrefois une moyenne de 1,000 à 2,000 phoques, 750 seulement ont été pris, et c'est le plus gros chiffre depuis dix ans. Il peut se faire encore de bonnes pêches, mais ce sera plutôt l'effet du hasard qu'un indice d'augmentation générale. Tant que la pêche a été bonne, la prospérité et l'abondance régnaient chez les heureux propriétaires de pêche qui employaient la belle saison pour faire de longs et dispendieux voyages. La gaieté et le contentement étaient partout. Mais le nombre des phoques diminue bientôt, et la misère vint

s'asseoir à leurs foyers. Ceux d'entre eux qui peuvent vivre simplement, et améliorer tant soit peu leur condition au moyen de la pêche à la morue, sont regardés comme heureux.

CHASSE AU PHOQUE SUR LA GLACE.

Cette occupation aventureuse, mais séduisante, est principalement suivie par des habitants de la Pointe-aux-Esquimaux, de Natashquan et Kegashca. Ces hardis pêcheurs, dont la plupart descendent des Acadiens, ont fait la chasse aux phoques aux Iles de la Madeleine, où ils demeuraient autrefois; mais ils ne souffrent pas qu'elle soit un obstacle à la pêche au hareng et à la morue, qui est la source principale de leur gain. A les voir maintenant, on dirait qu'ils ont laissé aux Iles, en immigrant ici, tout ce qui entravait leur prospérité; car, quoique la côte du Labrador n'offre pas les mêmes avantages que les autres parties du golfe, la culture du sol étant hors de question—ils ont cependant réussi à construire deux jolis villages qui, pour la propreté et l'élégance, ne le cèdent en rien à ceux des autres villages du Bas-Canada. A force d'industrie et de persévérance, ils ont amassé quelques économies pour les temps d'adversité. Dix-huit maisons ont été bâties durant la saison dernière à la Pointe aux Esquimaux, et quatre nouvelles goëlettes ajoutées aux bateaux-pêcheurs de cette place. Il est réellement agréable d'observer l'esprit d'émulation que possède cette population; elle est toujours pourvue à l'avance de tout ce qu'elle a besoin pour ses occupations, et ne perd pas une seule chance de succès.

On trouvera plus loin la liste des goëlettes appareillées à cette place pour prendre la mer le printemps dernier.

STATISTIQUE des navires de la Pointe aux Esquimaux engagés pour la chasse aux phoques durant la saison de 1872.

Description du navire.	Nom.	Tonnage.	Port.	Nom du capitaine.	Nom du patron.	No. d'hommes.	No. de phoques.	Remarques.
Godlette	Labrador	43	Pte aux Esquim'x.	Placide Doyle	Placide Doyle	10	15	Voyage de pêche.
"	Progress	52	"	N. Boudreau	N. Boudreau	11	130	
"	Loup Marin	37	"	B. Petitpas	B. Petitpas	10	750	
"	Victoria	46	"	G. Cormier	C. Cormier	10	70	
"	Alisa	41	"	F. Cummings	F. Cummings	10	50	
"	Wide Awake	42	"	P. Vigneau	P. Vigneau	10	550	Ces bateaux ont fait deux campagnes de morue et une de hareng du Labrador.
"	J. C. Miller	41	"	A. Vigneau	A. Vigneau	10	550	
"	Amelia	50	"	P. Cormier	P. Cormier	10	750	
"	Three Brothers	35	"	E. Boudreau	E. Boudreau	10	750	
"	La Victoire	43	"	J. Boudreau	J. Boudreau	10	6	
"	Queen of the East	12	"	N. Boudreau	N. Boudreau	6	3	
"	D. Cronan	39	"	P. LeMarquand	P. LeMarquand	9	60	
"	Eugénie Charlevoix	40	Québec	A. Vallée	A. Vallée	10	550	
"	Marguerite	27	Pte aux Esquim'x.	J. Cormier	J. Cormier	8	4	
"	Venelo	34	"	Ed. Doyle	Ed. Doyle	9	10	
"	Elizabeth	27	"	L. Cormier	L. Cormier	10	20	
"	Iberville	36	"	H. Boudreau	A. Boudreau	10	3	
"	Mariner	21	"	E. Landry	E. Landry	7	130	
"	Ocean Bride	21	"	S. Doyle	Abner et Doyle	8	160	
"	Acara	29	"	A. Vigneau	A. Vigneau	9	.....

Ces vingt-et-une goélettes mirent à la voile de la Pointe aux Esquimaux le 8 avril. En dépit des périls et des obstacles qu'elles rencontrèrent, elles revinrent avec 4,242 phoques. Quoique moins considérable que celui de l'année dernière, le résultat de cette pêche est cependant satisfaisant. Sept goélettes de Natashquan et Kegashca, moins heureuses, ne prirent que 1000 phoques. On a vendu l'huile de cinquante-cinq à soixante cents le galloo. Ces mêmes goélettes allèrent ensuite à la pêche à la morue et au hareng sur les côtes de Terre-Neuve, où elles firent chacune deux heureux voyages. Outre ces pêches, près de 1,000 phoques furent tués sur les côtes du Labrador pendant l'été dernier.

PÊCHES AU MAQUEREAU ET AU HARENG.

Le maquereau ne fréquente pas les eaux du Labrador aussi régulièrement que celles de la baie des Chaleurs, des Îles de la Madeleine et des provinces maritimes. L'an dernier, ils abondaient sur la partie orientale de la côte à Mecatina et à la baie de la Tabatière par exemple, mais la pêche en a été nulle pendant cette saison. C'est à Moisie et aux Sept Îles qu'on les trouve en plus grande abondance, mais les habitants de ces localités ne font pas la pêche avec beaucoup d'ardeur, faute d'un marché avantageux pour le poisson. On en a pris deux cent trente barils pendant cette saison.

Il y avait du hareng en abondance sur cette côte l'été dernier, mais comme pour le maquereau, la pêche n'en est pas rémunérative, le prix du marché n'étant pas assez élevé pour couvrir les frais de la préparation du poisson. On en a salé cent-soixante barils à Natashquan et cent cinquante à Moisie, en sus de la quantité consommée sur place.

PÊCHES DU FLÉTAN.

Les endroits les plus fréquentés par le flétan sont Natashquan, l'île aux Perroquets et la baie Anglaise. A l'exception de quelques flétans pris avec la morue, nos pêcheurs ne s'occupent pas de pêcher ce poisson sur une grande échelle. Nos voisins des États-Unis le pêchent cependant quand ils peuvent le prendre le long des côtes sans être molestés, mais la saisie en flagrant délit de la goélette de pêche *Enola C.*, des États-Unis, près de la rivière Trinité, les a tellement intimidés que l'on n'en a pas vu d'autres pendant toute la saison de pêche.

PÊCHE A LA TRUITE.

On pêche la truite au filet et à la mouche, non pas autant pour le marché que pour la consommation locale. Les statistiques annexées à ce rapport montrent que l'on n'a vendu que cinquante cinq-barils sur la côte nord.

COMMUNICATIONS POSTALES.

Pendant la dernière saison, les communications postales ont été plus fréquentes et plus régulières que par le passé, dans cette partie isolée du Canada. Outre le steamer de M. Molson, le *Margaretha Stevenson*, qui pendant ces dernières années a fait le service entre Québec et Moisie, faisant escale de temps à autre à Mingan, à la rivière St. Jean, pour la commodité des pêcheurs, le député actuel du comté de Gaspé, M. le Dr. Fortin, a décidé le gouvernement à établir un service postal régulier entre Gaspé et la côte nord au moyen d'un paquebot qui s'arrêterait tous les quinze jours à Sheldrake, Magpie, à la Pointe aux Esquimaux, Natashquan et à Fox Bay (dans l'île d'Anticosti). Cela a été une bonne fortune pour ceux qui faisaient des affaires en ces endroits, et aussi pour les pêcheurs. Le steamer de M. Fraser et Holliday, le *Beaver*, faisait également le service en cet endroit et s'arrêterait de temps à autre aux ports de pêche entre Natashquan et Moisie.

LE GIBIER DU GOLFE ST. LAURENT.

Il est inutile de répéter ici ce que j'ai déjà dit dans des rapports antérieurs relativement à la destruction du gibier des îles du golfe St. Laurent. Les principales espèces qui fréquentent ces côtes sont les suivantes : Le canard eider, le guillemot noir et argenté, le goéland,

le guillemot, le pingouin, de différentes espèces de puffin et l'hirondelle de mer. Jacques Cartier et les premiers navigateurs qui visitèrent le Canada furent frappés par le grand nombre de ces oiseaux de mer. Bien qu'ils ne soient pas aussi nombreux maintenant, cependant, si l'on empêchait les courreurs d'œufs de la Nouvelle-Ecosse de voler les œufs de ce gibier, il y en aurait assez pour les colons. Les goélands, les pingouins, les canards eider, les guillemots variés, les puffins et les guillemots ne sont pas bons à manger pendant les mois du printemps et de l'automne ; en été, cependant, ils ont un goût d'huile qui ne flatte pas le palais ; ce goût vient de ce qu'ils se nourrissent de poisson. On mange, cependant, la chair des jeunes pendant l'été, celle surtout du jeune guillemot, qui a la saveur du poulet.

Deux goélettes de la Nouvelle-Ecosse sont entrées cette été dans la baie de Coacoachoo ; elles n'y étaient venues que dans le but de voler des nids de gibier sauvage. Elle ont dû en enlever un grand nombre, vu que lorsque j'ai visité cette localité, l'on élevait des protestations générales contre cette barbare et cruelle pratique, qui si, on n'y met bon ordre, détruira le gibier sauvage et privera les colons de la côte, qui ont à travailler rudement, pour se procurer une nourriture des plus simples, du principal de leurs maigres aliments. Mais, que pouvions-nous faire. Les lois concernant la chasse sont du domaine du gouvernement de la province de Québec et l'officier commandant *La Canadienne*, ni les gardiens des pêches locales ne peuvent rien faire sans être revêtus de l'autorité nécessaire.

STATISTIQUE des pêches faites dans les comtés de Gaspé et de Bonaventure,

COMTÉ DE

NOM DES LIEUX DE PÊCHE.	ESPÈCES DE BATEAUX EMPLOYÉS.			NOMBRE D'HOMMES EMPLOYÉS.		ESPÈCES DE FILETS EMPLOYÉS.										MORUE.					
	No. de navires.	No. de bateaux pêcheurs.	No. de bateaux plats.	No. de matelots.	No. de pêcheurs.	No. de grèniers.	No. de seines à morue.	No. de seines à maquereau.	No. de seines à hareng.	No. de seines à capelan.	No. de seines à lançon.	No. de brasses de rets à loup-marin.	No. de rets à morue.	No. de rets à maquereau.	No. de rets à hareng.	No. de brasses de rets à saumon.	No. de br. de rets à truite.	No. de pêche en fascine.	No. de loup-marin.	No. de qtx. pêche d'été.	No. de qtx. pêche d'automne.
Anse au Bouf		1		1												30				10	
Baie des Roches	1	2		4	4						29					75				150	
Anse Lydia		2		1	1						20					75				10	
Iles aux Chiens	1	2		1	1						300					75			50	50	
Pêche à Lizotte		2		1	1						20					90					
Ile du Vif Fort	4	5		8	5	1			1		50					30				400	
Ile Brulée	1	2		2	2						100					20			25	80	
Rivière St. Paul	1	4		14	11	1					20					300				10	
Bon. Espérance	1	8	12	4	2	1					40									1350	
Ile Pigou	2	3		4	4	1					20					60			12	300	
Stick Point	2	4		2	2						46					120				50	
Baie au Saumon	15	10		28	15	1	1	1			26					80				2650	
Petite pêche	2	3		3	3						100					40			25	100	
Five Leagues	2	2		4	2	1					100					50			25	200	
l'aie du Milieu	1	2		2	1											20				50	
Belles Amours	1	2	3	4	3				1		200								50	200	
Bras d'Or	5	7		8	7						500					20			50	320	
Anse des Dunes	2	2		4	4						200					12			250	100	
Longue Pointe	3	5		8	4						600								320	100	
Total	33	578	474	305	1125	562	13	5	24	48	43	5867	2	22	108	16517	655		6842	55327	5264

aux Iles de la Madeleine et sur la côte du Nord ou Labrador, etc.—*Suite.*
SAGUENAY.—*Fin.*

Espèces de poissons pêchés.	HUILES.		POISSON EMPLOYÉ COMME ENGRAIS.		REMARQUES.
	Qtz. d'aigrefin, (haddock).	Qtz. d'huile de morue.	Barils de hareng.	Barils de roques de morue	
Quintaux de linque.					
Barils de maquereau.					
Barils de hareng.					
Boîtes de hareng fumé.					
Barils de sarlines.					
Barils de Métan.					
Barils de thon.					
Barils de saumon.					
Barils de truite.					
Barils d'anguille.					
Barils de langues et noues de morue.					
Gallons d'huile de loup-marin.					
Galls. d'huile de balaine.					
Galls. d'huile de marsouin.					
Galls. d'huile de morue.					
Barils de hareng.					
Barils de capelan.					
Barils de plie.					
Barils d'éperlan.					
Barils de roques de morue					
1	279	5551			
83					
2465					
55					
37946					
3360					
28771					
44					

RECAPITULATION.

Valeur du produit des différentes pêches de la Division du Labrador.

Pêche de la morue durant l'été—	55,327	quintaux a \$	4.....	\$221,508
“ “ “ Automne,	5,264	do	5.....	26,320
Pêche du maquereau,	279	barils	10.....	2,790
“ “ hareng,	5,551	do	3.....	16,653
“ “ flétant,	83	do	5.....	415
“ “ saumon,	2,465	do	16.....	39,440
“ “ truite,	55	do	10.....	550
“ “ lingue,	1	do	5.....	5
Nombre de veaux-marins,	6,842	do	6.....	41,052
Huile de veau-marin,	37,946	gallons	80 cts....	30,357
Huile de baleine	3,360	do	80 „.....	2,688
Huile de morue,	28,771	do	50 „.....	14,386
Poisson (pour engrais,)	44	barils	25 „.....	11
Valeur total du produit des pêches, 1872.....				\$395,975
Do do 1871.....				307,493
Augmentation.....				88,482

DIVISION D'ANTICOSTI.

Des naufrages ayant eu lieu au printemps sur les côtes de l'île d'Anticosti, il devint nécessaire d'expédier la goélette *La Canadienne* vers cette localité aussitôt après l'ouverture de la navigation pour relever les vaisseaux abandonnés et protéger leurs cargaisons. Nous arrivâmes au commencement de juin à la baie du Renard, sur la côte nord-est de l'île. Ce havre est le meilleur de l'île, bien que, tout le temps que nous y restâmes (onze jours), il nous fallut employer trois ancres, même par les temps comparativement calmes; durant ces onze jours je fus à même d'étudier de plus près la qualité du sol et la valeur des pêches de cette île.

Trois grands navires, *Le Tadmar*, *Le Franklin*, et le *Royal Charter*, avaient été jetés à la côte par la glace et les courants. L'un d'eux, *Le Royal Charter*, Capt. Murphy, d'Yarmouth, Nouvelle-Ecosse, avait à bord une cargaison précieuse de vins et d'épiceries qui, grâce à notre présence, échappa en grande partie aux déprédations des journaliers, pêcheurs et matelots. Pour maintenir l'ordre et éviter les délais dans le sauvetage, nous fûmes forcés de faire prisonniers certains individus qui s'étaient enivrés et, dans plusieurs cas, nous pûmes remettre aux propriétaires des articles de grande valeur, tels que voiles, cordages, paniers de champagne, etc., qui avaient été volés et cachés dans les bois.

La baie du Renard n'est pas un très bon port pour les petites embarcations au printemps, mais elle est assez sûre durant l'été. Les goélettes de pêche y viennent du Cap Breton et surtout de Cheticamp. Des bancs considérables de harengs visitent ses côtes à peu près à la même époque que la baie de Plaisance, Îles de la Madeleine. Une grande goélette de l'Île du Prince-Edouard a pris au printemps, à la seine, 1,100 barils de hareng au moins dans un jour, mais après avoir chargé, la goélette fut poussée à la côte par une tempête et pour sauver la goélette il fallut jeter la cargaison à la mer.

Au printemps dernier, il n'y avait qu'un résident à la baie du Renard; depuis cette époque une autre famille s'y est établie, c'est celle de M. Marshall, ancien propriétaire de la goélette des E.-U., *S. G. Marshall*.

Le poisson de toute sorte abonde sur toute la côte de l'île d'Anticosti, mais les havres sont rares, même pour les bateaux-pêcheurs. Je ne saurais si c'est pour cela que la pêche de la morue ne s'y fait pas sur une aussi grande échelle que dans d'autres localités. Toutefois, le poisson y est grand et l'on n'en voit pas de plus beau sur les bancs de Miscou ou des Orphelins. On a pu observer une augmentation annuelle du nombre des pêcheurs qui fréquentent ces côtes; les pêcheurs de morue de Gaspé et de Douglstown y viennent en plus grand nombre que par le passé. On dit que les meilleures pêches sont celles du lac Salé et de l'anse à la Chaloupe, sur la côte sud de l'île et des baies du Renard et aux Anglais, sur la côte nord. A la baie de Capelan, sur la côte nord, M. Couture, de Montmagny, a un grand établissement où il emploie quatre-vingts hommes. Lorsque la pêche de la morue manqua, dans le Golfe, il y a quelques années, la même chose n'eut pas lieu à Anticosti; les côtes de cette île semblent recherchées par ce poisson. Il y a une petite diminution dans le rendement de cette année sur celui de 1871, (environ 2,000 quintaux,) mais cela est dû à ce que les goëlettes sont arrivées sur les bancs un mois plus tard qu'à l'ordinaire. Durant notre séjour à la baie du Renard, les goëlettes suivantes y arrivèrent pour pêcher :—

Nom de la goëlette.	Maître.	Tonnage.	Port.	Hommes d'équipage.	Observations.
* Three Brothers..	C. Haché.....	30	Cheticamp....	8	* Ce navire fut brisé sur la glace, à six milles de l'île aux Oiseaux, le 5 mai dernier. Le Capitaine et l'équipage marchèrent trois jours et trois nuits au bout desquels ils atteignirent, sains et saufs, le Cap Nord, (Cap Breton.)
Marie.....	E. Boudreau..	27	do.....	7	
Arichat.....	V. Boudreau..	21	do.....	7	
Ida.....	— Jane.....	25	Arichat.....	7	
Messenger.....	P. Giasson....	30	Cheticamp....	7	
Emily Jane.....	— Murphy....	36	Hav. aux vais..	9	
Thora.....	— Cormier....	40	Cheticamp....	8	

Bien que le maquereau soit très abondant autour de l'île, on ne le recherche pas beaucoup, et on en a pris que vingt barils à la rivière au Saumon. On aurait pu prendre aussi une immense quantité de hareng, mais on n'en a pris en tout que 1,634 barils à la seine. Le flétan était en si grande abondance sur les bancs de morue, qu'en pêchant ce dernier poisson l'on a pris 199 barils du premier. Les goëlettes américaines venaient autrefois en grand nombre sur les côtes d'Anticosti pour pêcher le flétan, mais la vigilance de nos croiseurs les empêche aujourd'hui de pêcher en dedans de la limite de trois milles. Pendant que je me trouvais à la baie du Renard, au mois de juin, j'abordai la goëlette des E.-U., *O. Smith*, patron C. Almony, jaugeant soixante-dix tonneaux et portant quinze hommes, venant de Gloucester. Elle était à l'ancre attendant une chance de pêcher, mais après avoir causé quelques instants avec moi, le patron crut plus prudent de partir pour les îles de la Madeleine, ce qu'il fit incontinent sans même avoir jeté une ligne.

On n'a pris que 49 barils de saumon à Anticosti durant la saison : l'an dernier, on en avait pris 78 et en 1870 non moins de 104. Cette diminution graduelle surprendra peut-être, vu que, presque partout ailleurs, il y a eu augmentation continue. Je suis porté à croire que les moyens de protection sont insuffisants pour les besoins de l'île et que dans la plupart des rivières, les braconniers exercent leur industrie chaque jour, même le dimanche. Je ne veux pas dire que le garde-pêche néglige ses devoirs, mais je suis persuadé qu'un seul garde-pêche, si actif et vigilant qu'il soit, ne peut garder convenablement une côte de quatre-vingt-dix milles d'étendue, sur laquelle les difficultés de communication sont très-grandes; en outre, la saison de la pêche du saumon ne dure qu'environ trois semaines, tandis qu'il en faut quatre pour faire le tour de l'île. Les rivières devraient être visitées fréquemment afin d'assurer la protection. Toutefois, il a été jusqu'à présent impossible de surmonter les difficultés qui s'opposent à la réalisation de cet objet. Pour garder ces rivières et empêcher la destruction complète du poisson, je suggérerai le plan suivant :—Choisir deux des pêcheurs les plus re-

commandables et les poster comme suit :—L'un à la rivière Dauphiné, chargé de garder les rivières Jupiter, Beescie et à la Chaloupe; le second à la rivière au Saumon et dans le voisinage. Cette combinaison répondrait, je crois, aux besoins actuels de l'île; chaque garde ayant un district d'environ soixante milles de parcours, et se trouvant stationné au centre, pourrait visiter de temps à autre les rivières de son district. Cela coûterait environ \$80 et donnerait satisfaction, j'en suis certain. Si le bureau approuvait ce plan, je choiserais deux hommes la première fois que je visiterai l'île. Jusqu'à ce qu'on est adopté un meilleur moyen de protéger les pêches éloignées, je crois que ce plan donnerait de bons résultats, tout en occasionnant moins de frais.

La première station de pêche au saumon qui ait été exploitée sur la côte est celle de la baie d'Ellis ou de Gamache, à quinze milles de West Point.

La seconde à la rivière Beescie, sept milles à l'est de la baie d'Ellis.

La troisième à la rivière aux Outardes, sept milles à l'est de la rivière Beescie.

La quatrième à la rivière Jupiter, neuf milles à l'ouest de South West Point. Ces quatre stations sont exploitées par le Capt. Setter qui réside sur l'île.

La cinquième à la rivière Dauphiné, quatre milles à l'est de South-West Point, elle est exploitée par MM. Fruing et Cie.

La sixième à la rivière du Pavillon, quinze milles à l'est de la rivière Dauphiné;—elle est occupée par B. Bradley.

La septième à l'anse à la Chaloupe, huit milles à l'ouest de South Point;—elle est occupée par Thomas Bradley.

La huitième à South Point, occupée par D. Têtu, gardien du phare.

La neuvième à East Point, occupée par Thomas Gagné, gardien du phare.

La dixième à la rivière au Saumon, dix-huit milles au nord-ouest de East Point, occupée par John Allison.

La onzième au ruisseau du Rat Musqué, à l'ouest de la rivière au Saumon, occupée par Howell et Walsh.

La douzième à l'anse à McDonald, à l'ouest du ruisseau du Rat Musqué, occupé par John Davis.

La chasse a été bonne. Un nommé Hébert, de la baie au Renard, a tué huit renards noirs et argentés, et un autre a tué, dans huit jours, au mois de mai dernier, cinq gros ours.

Les géologues et autres personnes qui ont visité l'île s'accordent à dire que le sol est riche et qu'on pourrait y cultiver, avec avantage, plus d'un million d'acres de terre. Des défrichements ont déjà été faits à la baie Gamache et aux pointes sud-ouest et ouest, et là les céréales croissent aussi bien que dans les parties les plus occidentales de la province de Québec. Toutefois, les nombreux naufrages arrivés sur les côtes inhospitalières de cette île ont empêché, jusqu'à présent, les colons de s'y diriger. Une compagnie nouvelle et puissante se propose d'entreprendre cette œuvre de colonisation. Son prospectus est déjà publié, et les conditions qu'elle offre sont des plus avantageuses. Chacun doit approuver pareil projet et souhaiter qu'il réussisse. Les bureaux de la compagnie sont au No. 96, rue St. François-Xavier, Montréal.

STATISTIQUE des pêches dans les comtés de Gaspé et de Bonaventure,

ILE

NOM DES LIEUX PÊCHE.	ESPECES DE BATEAUX EMPLOYÉS.			NOMBRE D'HOMMES EMPLOYÉS.										ESPECES DE FILETS EMPLOYÉS.		MORUE.						
	No. de navires.	No. de bateaux pêcheurs.	No. de bateaux plats.	No. de matelots.	No. de pêcheurs.	No. de gréviers.	No. de seines à morue.	No. de seines à maquereau.	No. de seines à hareng.	No. de seines à capelan.	No. de seines à lançon.	No. de brasses de rets à loup-marin.	No. de rets à morue.	No. de rets à maquereau.	No. de rets à hareng.	No. de brasses de rets à saumon.	No. de br. de rets à truite.	No. de pêche en fascine.	No. de loup-marin.	No. de qtx., pêche d'été.	No. de qtx., pêche d'automne	
Baie de Gâ-mache.....			1	1											100	25						
Rivière Beccsie.			1	1											30						1,420	280
Pointe S. O.....	2	13	12	2	29	15			1					1	14							
Shallop Creek.			1	1											70	10						
Riv. Dauphine.			1	1											75							
Belle Rivière.			2	2											116							
Belle Baie.....		8	5	15	7				1					2	14	50				500	100	
Pointe Sud.....		15	11	30	12				2						27	50				1,450	255	
Pointe Est.....			1	1												50						
Baies des Anglais.	3	37	27	5	72	35			7						46					3,350	820	
Cow Head.....		20	10	40	18				1	2					33	75				1,900	229	
Anse Mans-drolle.....																						
Riv. au Saumon.		1	1	2					1			90			4	250				75	25	
Anse de McDo-nald.....		11	6	23	6				2						20	50				1,100	50	
Baie au Capelan.		10	3	20	10				2						15	60				800	60	
Total.....	5	115	82	7	238	103			1	18		90		3	173	926	35			10,595	1,819	

RÉCAPI

Valeur des différentes pêcheries

Morue, pêche d'été,	10,595	quintaux @
Automne	1,819	do
Maquereau	20	barils
Hareng	1,634	do
Flétan	199	do
Saumon	49	do
Truite	13	do
Huile de veau-marin,	130	gallons
Huile de morue,	4,666	do

Valeur totale des produits des

»

Augmentation

files de la Madeleine et sur la Côte du Nord ou Labrador, etc.—Suite.

D'ANTICOSTI.

ESPECES DE POISSONS PÊCHÉS.										ESPECES D'HUILES FABRIQUÉES.	POISSONS EMPLOYÉS COMME ENGRAIS.					REMARQUES.						
Qtx. d'aigrefin (haddock).	Quintaux de lingue.	Barils de maquereau.	Barils de hareng.	Boîtes de hareng fumé.	Barils de sardine.	Barils de flétan.	Barils de thon.	Barils de saumon.	Barils de truite.		Barils d'anguille.	Barils de langues et nones de morue.	Galls d'huile de loup-m.	Galls d'huile de baleine.	Galls d'huile de marsouin.		Galls d'huile de morue.	Barils de hareng.	Barils de capelan.	Barils de ple.	Barils d'éperlan.	Barils de rognues de morue.
								8	5													
								2	2													
		533				17		17	1						30							670
								7	4													
			150			4		4	1													200
			325			100		1														555
			201			36		1														1,571
			305			18		2														940
		20	40					7							100							30
			50			20			4													500
			30			4			1													200
		20	1,634			199		49	13					130								4,666

TULATION.

de l'île d'Anticosti.

\$ 4	\$42,380
5	9,095
10	200
3	4,902
5	995
16	784
10	130
80c	104
50c	2,333

pêcheries, 1872..... \$60,923

„ 1871..... \$60,614

..... \$309

ANNEXE C.

STATISTIQUE des pêches faites sur la côte sud du fleuve St. Laurent, depuis la Pointe Lévi jusqu'au Cap Chatte.

NOMS DES LIEUX DE PÊCHE.	ESPÈCES DE RETS EMPLOYÉS				ESPÈCES DE POISSONS PÊCHÉS.								REMARQUES.	
	Rets à saumon.	Pêches en fascines avec rets.	Pêches en fascines.	Pêches à l'anguille.	Nombre de saumons capturés.	Nombre d'aloses capturées.	Barils de hareng.	Nombre d'anguilles capturées	Barils d'éturgeon.	Barils de sardines.	Douz. de bars et de poissons blancs.	Barils de petits poissons.		Barils de poisson employé comme engrais.
Pointe Lévis.....		5			123	3860		325			71			
Beaumont.....		2			50	1900		300			30			
St. Michel.....		1			35	500		100			30			
St. Valier.....		1			50	5000		1500	12		450			
Eerthier.....		1			8	20	300	1091	3		10			
St. Thomas.....			6		6			1675	20		75		12	
Ca. St. Ignace.....			7		1			1625	31		236			
Anse à Gilles.....					2			175						
Isl. t.....					18			2540						
St. Jean Port Joli.....					33			6581						
St. Roch.....				2	18			5290	7		50			
Cap Martin.....														
Ste Anne.....				3	17			5550	21		135	10		
Rivière Ouelle.....					33			35710						
Petite Anse St. Denis.....		1			1	35	300	50		65				
St. Denis.....			1		1	10	150	75		10				
Cap au Diable.....			1				25	5		5				
Kamouraska (avec les îles adjacentes).....				10	4	48	1650	485	2100	59				
St. André.....				3				105		10				
Notre Dame du Portage Rivière du Loup.....					8			1835						
Carouma.....				1		35	500	700		20				
Ile Verte.....				11		139	835	775		134				
Ile Verte (terre ferme). Pointe à la Loupe.....				11	1	223	1775	1075	500	284			235	
Trois-Pistoles.....				18		5		1057		785				
St. Simon.....				1		40		5		2				8
Port au Pic.....	6	1				308		10					200	
Pointe à la Civic.....				2		150								8
Anse à Mercier.....						236								
Islet au Flacon.....		1			1	100		50		25			75	
Baie des Ha-ha.....					1	25	150	75		19	50			7
Cap à l'Original.....					3	89	120	82			38			
Bic.....					2	39		20			15			20
Anse à la Truie.....														
Anse au Bouleau.....					2	35	250	21			11			
Cap Enragé.....		1				325								
Ile Brûlée.....					2	35		17			15			9
Islet au Massacre.....		1				250								
Rivière Hâtée.....					2			70			2			4

De la rivière Blanche à Matane la pêche n'a été presque rien, une partie des gens ont été employés durant la saison sur le chemin de fer intercolonial.
Le morue a été en abondance durant tout l'été; une petite quantité a été prise pour la consommation, et environ 300 quintaux, qui, à \$2 par quintal, serait de \$600.
Le capelan a aussi été en abondance; 3,000 baril ont été employés pour engraisser la terre.
A 25 centins ils auraient donné une somme de \$750.

STATISTIQUE des pêches faites sur la côte sud du fleuve St. Laurent, depuis la
Pointe Lévis jusqu'au Cap Chatte.— Suite

LIEUX.	ESPÈCES DE RETS EMPLOYÉS.				ESPÈCES DE POISSONS PÊCHÉS.								REMARQUES.
	Rets à saumon.	Pêches en fascines avec rets.	Pêches en fascines.	Pêches à l'anguilles.	Nombre de saumons capturés.	Nombre d'aloses capturés.	Barils de hareng.	Nombre d'anguilles capturées.	Barils d'étrurgeon.	Barils de sardines.	Douzaines de bars et poissons blancs.	Barils de petits poissons.		Poisson pour engrais.
Anse au Sable .....	.....	.....	7	.....	50	320	1529	.....	.....	29	.....	.....	2200
Islet Canuel .....	.....	.....	1	.....	60	500	225	.....	.....	20	.....	.....	75
Ile St. Barnabé .....	.....	.....	2	.....	100	250	400	50	.....	35	.....	.....	200
Rivière et quai de Ri- mouski	1	.....	2	.....	265	25	95	100	1	19	.....	.....	5
Ste. Luce .....	.....	.....	9	.....	42	.....	50	.....	.....	9	.....	.....	.....
Anse au Lard .....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Ruisseau à la Loutre..	1	.....	1	.....	275	.....	3	.....	.....	1	.....	.....	.....
Ste. Flavie .....	.....	.....	6	.....	30	.....	18	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Pointe aux Senelles...	.....	.....	2	.....	75	.....	75	.....	.....	5	.....	.....	.....
Anse aux Morts .....	.....	.....	1	.....	.....	.....	4	.....	.....	6	.....	.....	.....
Métis .....	.....	.....	3	.....	50	.....	58	.....	.....	25	.....	.....	.....
De la Rivière Blanche à Matane	1	.....	18	.....	20	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	3000
	16	12	144	151	3374	18410	7174	73402	139	1658	1087	22	6046

RÉSUMÉ du produit et de la valeur du produit des pêches depuis la Pointe Lévi jusqu'au Cap Chatte.

		REMARQUES.																								
No. de rets à saumon.	16	No. de rets à fas-cime.	12	144	151	No. d'hommes.	No. de bateaux.	3374	18,410	No. d'alos.	7,174	No. de barils de hareng.	1,698	No. de barils de sardine.	139	73,352	No. de barils de petits pois mêlés.	22	6,046	No. de barils de poisson employés comme engrais.	1,087	No. de barils de bars, de dorés et de pois blanc.	6	No. de marsouins.	6
		<p>NOTE.—De la rivière Blanche à Matane, la pêche a jusqu'ici été nulle, la plupart des pêcheurs se trouvant engagés durant la saison aux travaux du chemin de fer Intercolonial. La morue a été abondante tout l'été, mais il n'y eut que 300 quintaux de pris pour la consommation domestique. Le capelan a été abondant, on en pris 3,000 barils qu'on a employés pour engraisser la terre.</p>																								
												<p>cts.</p> <p>\$</p>														
												<p>Nombre de saumons, 3,374 à \$1.00 chaque.....</p> <p>Nombre d'alose, 18,410 à 10 centins chaque.....</p> <p>Nombre d'anguilles, 73,352 à 10 centins chaque.....</p> <p>Nombre de barils de hareng, 7,174 à \$4.00 par baril.....</p> <p>Nombre de barils de sardines, 1,698 à \$5.00 par baril.....</p> <p>Nombre de barils d'éturgeon, 139, à \$8.00 par baril.....</p>														
												<p>cts.</p> <p>\$</p>														
												<p>Nombre de barils de petits poissons, 22 à \$5.00 par baril.....</p> <p>Nombre de douzaines de bars, dorés et poissons blancs, 1,087 à \$1.00 par douzaine.....</p> <p>Nombre de marsouins 6 à \$40.00 chaque.....</p> <p>Nombre de quintaux de morue (verre) 300 quint. à \$2 par quint.....</p> <p>Nombre de barils de poisson pour engrais, 6,046 à 25 cts. par brl.....</p>														
												<p>\$54,197 00</p>														

ANNEXE D.

STATISTIQUE des pêches faites sur la côte sud du fleuve St. Laurent, depuis Québec jusqu'à Bersimis.

LIEUX.	ESPÈCES DE RETS EMPLOYÉS.				ESPÈCES DE POISSONS PÊCHÉS.								REMARQUES.	
	Rets à saumon.	Pêches en fascines avec rets.	Pêches en fascines.	Pêches à anguilles.	Nombre de saumons captés.	Nombre d'aloses capturées.	Barils de hareng.	Nombre d'anguilles captés.	Barils d'éurgeon.	Barils de sardines.	Douzaines de bars et de poissons blancs.	Barils de petit poisson.		Poissons pour engrais.
Ile d'Orléans.	St. Laurent.....	4			81	1550					32			
	St. François, côté nord de l'île.....		11	2				1680	487		1364	154		
	Argenténay.....			5				1065						
	St. François, côté sud de l'île.....				10			1332						
	Ste. Famille.....			15	4			1150	1000		430	200		
Chateau Richer.....	1	6	1	1			221	374		167	51			
Ste. Anne.....			3	11			1382	40		31	7			
St. Joachim.....				34			15102							
Baie St. Paul.....			2	8			1619		3		5			
Cap au Corbeau.....				14			1277				13			
Ile aux Coudres.....	1	17		91			6714		42		129			
La Misère.....				16			814				4			
Les Eboulements.....				15			724		39		78	390		
Cap aux Oies.....				4	8	2	354		3		7	189		
St. Irénée.....	4	17		13			28	526		28	308	733		
Terbonne.....		6		2			22			2	2	4		
Pointe au Pic.....		13		2			46	3		1	7	5		
Malbaie et Cap à l'Aigle.....	1	5	11	1	17		40	44			37	293		
Port au Saumon.....	1				15						68			
St. Fidèle.....														
Port au Persil.....	1				36									
Rivière Noire.....	1				125									
Port aux Quilles.....	1													
Baie des Rochers.....	1													
Rivière au Canard.....			1				2		1		2	6		
Pointe au Bouleau.....			1		2		4		3		8	6		
Anse à Catherine.....			2		11		4		1		3	5		
Pointe Rouge.....	1				648									
Moulin Baude.....	2				324									
Pointe Carole.....	1				300									
Anse Puante.....	1				200									
Bergeronnes.....		1			1		10		1		1	4		
Bon Désir.....		1			5		9		1			27		
Anse à la Cave.....		1			10		2				1	2		
Anse aux Basques et Escoumains.....	2	1	1		142		4		2			1		

Dix-neuf marsouins et plus de 100 veaux-marins ont été tués à l'embouchure de la rivière Saguenay.

STATISTIQUES des pêches faites sur la côte nord du fleuve St. Laurent, depuis Québec jusqu'à Bersimis.—*Suite.*

LIEUX.	ESPÈCES DE RETS EMPLOYÉS.				ESPÈCES DE POISSONS PÊCHÉS.								REMARQUES.		
	Rets à saumon.	Pêches en fascines avec rets.	Pêches en fascines.	Pêches à anguilles.	Nombre de saumons captés.	Nombre d'aloses capturées.	Barils de hareng.	Nombre d'anguilles captés.	Barils d'étrurgeon.	Barils de sardines.	Bars et poissons blancs.	Barils de petit poisson.		Poisson pour engrais.	
Ilets Penchés.....	2	2			407										
Cran Rouge.....					2		2			1					9
Baie des Mille Vaches.....					3		13			3					6
Port Neuf.....		1	1		200		5			2					
Patte de Lièvre.....	1				70										
Baie de Laval.....		1			300										
Bersimis.....					700										
	14	40	114	243	3604	1550	195	34007	1901	133	2074	1091	1685		Tués par les Sauvages.

Certifié,

W. F. WHITCHER.

ANNEXE E.

RÉSUMÉ général des produits des pêches sur les côtes nord et sud du fleuve et du golfe Saint Laurent, depuis Québec jusqu'aux Blancs-Sablons, et depuis la Pointe-Lévi jusqu'à la Baie des Chaleurs, pendant l'année 1872.

Quantité et valeur des produits.	1872.	Remarques.
Morue—pêche d'été, 176,860 quintaux..... à \$ 4 00	\$707,440 00	
“ “ d'automne, 40,881 quintaux..... 5 00	204,405 00	
Lingue, 27 barils..... 5 00	135 00	
Maquereau, 1,759 barils..... 10 00	17,590 00	
Hareng, 29,047 barils..... 3 00	87,141 00	
Hareng (fumé), 260 bottes..... 0 25	65 00	
Sardines, 1,791 barils..... 5 00	8,955 00	
Flétan, 411 barils..... 5 00	2,05 00	
Saumon, 4,050 barils..... 16 00	64,80 00	
Truite, 103 barils..... 10 00	1,030 00	
Éturgeon, 2,040 barils..... 5 00	10,200 00	
Anguille, 108,459 pièces, à \$10 le cent.....	10,845 90	
Langues et rogues de morue, 176 barils..... 7 00	1,232 00	
Huile de loup-marin, 46,116 gallons..... 0 80	36,892 80	
“ de baleine, 16,937 gallons..... 0 80	13,549 60	
“ de marsouin, 1,075 gallons..... 0 50	537 50	
“ de morue, 136,529 gallons..... 0 50	68,264 50	
Aigrefin, 343 barils..... 5 00	1,715 00	
Bar et poisson blanc, 3,161 douzaines..... 2 00	6,322 00	
Poisson mêlé, 1,113 barils..... 4 00	4,452 00	
Alose, 19,960 pièces, à 10c la pièce.....	1,996 00	
Poisson employé pour engrais, 17,551 barils..... 25	4,387 75	
Nombre de marsouins, 25..... 40 00	1,000 00	
Nombre de loups-marins, 8,655..... 6 00	51,930 00	
Nombre de canistres (1 lb.) de homard, 88,320.. 0 15	13,248 00	
	1,320,189 05	

(Certifié)

W. F. WHITCHER.

P. MITCHELL,

Ministre de la marine et des pêcheries.

DÉPARTEMENT DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES,

Division des pêcheries, Ottawa, 1872.

APPENDICE F.

Etat indiquant le nombre, le tonnage et l'équipage des navires employés au transport des produits de pêches maritimes expédiés par les îles de la Madeleine aux marchés de l'Intérieur du Canada, pendant la saison de 1872, d'après les rapports fournis par le percepteur de douane de l'île Amherst.

Nombre de navires.	Noms des navires.	Noms des capitaines.	Tonnage.	Equipage.	Destination.	CARGAISON.						Valeur.	
						Morue sèche.	Morue verte.	Hareng saumuré.	Maquereau.	Huile de morue.	Huile de baleine.		Peaux de lous-martins.
						Qtz.	Qtz.	Brls.	Brls.	Galls.	Galls.	No.	\$
1	A. Painchaud	Bourgeois	36	5	Halifax			400					400
2	Princess Augusta	Holmes	37	5	Welshpool, N. B.			400					400
3	Annie Belle	Leslie	41	5	Halifax	500			100				1,900
4	John Stewart	Lemieux	65	5	Gaspé	1,000							3,000
5	Lillian	Proctor	44	10	Port Richmond, N. E.			100	300				1,200
6	P. Martin	Murphy	47	5	Ship Harbour				100				300
7	Fleetwing	Bernier	47	5	Halifax, N. B.	300			78	120			1,484
8	Wm. et Mary	Burnce	35	9	Fort Hawkesbury			30	240				750
9	Harvest Home	Jackson	29	10	Spry Bay				200				600
10	Franklin	Meyer	32	10	do				250				750
11	Janett	Huby	30	9	do				180				540
12	Lavina et Elizabeth	Hawes	23	5	do				200				600
13	Héro	Bouchard	50	5	Pictou, N. E.						90		40
14	Hermine	Berthelot	51	4	Gaspé	300							900
15	Fleetwing	Bernier	47	5	Richibouctou, N. B.			15					30
16	Glad Tidings	Jackson	30	4	Halifax				14				220
17	Ruby	Olivier	33	4	do	36			100		440		2,252
18	Glad Tidings	Jackson	30	4	do	700							2,500
19	Elizabeth	Logan	43	4	do	300							900
20	Jane Amelia	Turbide	48	6	Québec	70			300	25	700		1,440
21	Arctic	Arseneau	52	5	do	125	19		120	20	1,280	480	1,700
22	Delaney	Vigneau	43	5	do	10	300		100	50	600	1,000	1,700
23	Haro	Bouchard	50	5	Pictou, N. E.								150
24	Fleetwing	Bernier	47	5	Montréal	102			75	120	1,174		2,100
25	Ruby	Olivier	33	4	Halifax	486							1,600
26	Marie Louise	Métivier	40	5	Gaspé	650			3	41	245		1,950

Noms des navires.	Noms des capitaines.	Tonnage.	Equipage.	Destination.	Morue sèche.	Morue verte.	Hareng saumuré.	Maquereau.	Huile de morue.	Huile de baleine.	Peaux de lous-martins.	Valeur.	
													Qtz.	Qtz.	Brls.	Brls.	Galls.	Galls.	No.	$
27	Barnes	39	5	Halifax	210			18	200			800	
28	Haro	50	5	Pictou, N. E.	52			2				160	
29	Dolphin	52	6	Québec	500	400		9				2,300	
30	Mary	700	5	Halifax	700							2,100	
31	Matland	17	3	Yarmouth, N. E.	250							750	
32	A. Painchaud	36	5	Pictou, N. E.		30		74	320			700	
33	Haro	50	5	Bouchouche, N. B.	24			1				100	
34	Ruby	38	4	Halifax	300							900	
35	Flora	34	6	do	700			50	200			2,330	
36	Marie Louise	21	5	Richibouctou	40			80	30			1,190	
37	Engedé	25	6	do	550				60			1,670	
38	Catber	27	6	do	850				70			2,735	
39	Mary Ann	36	5	Pictou, N. E.	25			50				90	
40	Haro	50	5	Halifax	750			30	405			2,600	
41	Deputy Lind	39	5	do	900			90				3,180	
42	Deaney	43	5	do	1,024			33				3,170	
43	Jane Amelia	48	6	do	1,009			81				3,250	
44	Amie	41	5	do	960			25				3,000	
45	Atchangel	40	6	do	1,100			41	160			3,600	
46	Arctic	52	4	do	760			1				2,300	
47	President	30	4	do	800			2				2,400	
48	Greenock	39	5	do	1,000							3,000	
49	Hermine	51	5	Gaspé	700							2,100	
50	Mary	34	5	Halifax	200	450		20		1,600	2,000	2,630	
51	Expérance	51	5	Québec	350			64	200			1,340	
52	Victoria	50	4	Halifax	19							60	
53	Haro	20	5	Pictou	78	850		23	271	202		2,000	
54	Fleetwing	47	5	Montréal	19,010	2,072	1,715	2,711	5,921	6,845	2,000	80,650	
Total, 54 navires				2,130									

RÉCAPITULATION.

A la province de Québec	4,035	2,042	638	371	4,025	3,342	2,000	21,020
Nouvelle-Ecosse	14,975		570	2,266	1,576	3,503	874	58,420
Nouveau-Brunswick		30	507	74	320			1,210
Total	19,010	2,072	1,715	2,711	5,921	6,845	2,000	80,650

P. MITCHELL,

Ministre de la Marine et des Pêcheries.

DÉPARTEMENT DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES,

DIVISION DES PÊCHERIES, OTTAWA, 1872.

(Certifié.) W. F. WHITCHER.

ETAT du nombre, du tonnage et de l'équipage des navires employés au transport des produits de pêches maritimes expédiés par les îles de la Madeleine aux marchés en dehors du Canada, durant la saison de 1872.

No. du navire.	Nom du navire.	Nom du patron.	Tonnages.	Equipages.	Destination.	Description et quantité de cargaison.					Valeur.	
						Morue sèche.	Hareng saumuré.	Maquereau.	Huile de morue.	Huile de loup-marins.		Peaux de loup-marins.	Autre.
1	E. Brown	C. Mayo	23	4	Ile du Prince-Edouard.	.....	300	.....	.....	.....	.....	300
2	Héro	McKay	29	3	do	.....	500	.....	.....	.....	.....	500
3	Flora	D. Devos	34	4	do	.....	300	.....	.....	.....	.....	300
4	Eugeni	Cormier	25	4	do	.....	320	.....	.....	.....	.....	320
5	Colombia	McDonald	32	4	do	.....	400	.....	.....	.....	.....	400
6	Whisper	Campbell	18	3	do	.....	250	.....	.....	.....	.....	250
7	Cape Ann	Foss	42	7	Etats-Unis	.....	450	.....	.....	.....	.....	450
8	Edwin	Stapleton	67	9	do	.....	800	.....	.....	.....	.....	800
9	Fleetwinger	Coodige	52	7	do	.....	600	.....	.....	.....	.....	600
10	H. S. Boynton	Davis	69	8	do	.....	1,000	.....	.....	.....	.....	1,000
11	Eastern Queen	Dunbar	68	10	do	.....	700	.....	.....	.....	.....	700
12	E. H. King	Prigdon	106	5	do	.....	1,600	.....	.....	.....	.....	1,600
13	L. H. Smith	Leich	51	7	do	.....	800	.....	.....	.....	.....	800
14	Lizzie Lee	Stubbs	92	12	do	.....	1,200	.....	.....	.....	.....	1,200
15	Sam'l. Knight	Tracey	58	7	do	.....	800	.....	.....	.....	.....	800
16	Pointer	Holmes	74	6	do	.....	1,200	.....	.....	.....	.....	1,200
17	Josephine	McDonald	66	8	do	.....	800	.....	.....	.....	.....	800
18	Nelle, H.	Malloch	78	10	do	.....	1,100	.....	.....	.....	.....	1,100
19	Anemone	McEwen	13	3	Ile du Prince-Edouard.	.....	80	.....	.....	.....	.....	80
20	Flirt	Arseneau	47	5	do	.....	100	.....	.....	.....	.....	200
Total, 20 navires			1,044	126	.....	.....	13,100	.....	.....	.....	.....	13,200

RÉCAPITULATION.

	No.	Tonnages.	Equipages.	Value.
Aux États-Unis	12	823	96	10,850
A l'île du Prince-Edouard	8	221	30	2,350
Total	20	1,044	126	13,200

P. MITCHELL,
Ministre de la Marine et des Pêcheries.

Département de la Marine et des Pêcheries,
Division des Pêcheries, Ottawa, 1872.
(Certifié), W. F. WHITCHER.

RECAPITULATION de toutes les exportations de poisson et d'huile des îles de la Madeleine pendant la saison de 1872.

A l'étranger.	Morue sèche.	Morue verte.	Harang.	Maquereau.	Huile de morue.	Huile de loup-marin.	Huile de baleine.	Peaux de loup-marins.	Valeur.
	Qtx.	Qtx.	Brls.	Brls.	Galls.	Galls.	Galls.	No.	\$
Aux États-Unis .....	.....	.....	10,850	.....	.....	.....	.....	.....	10,850
A l'île du Prince-Édouard .....	.....	.....	2,250	.....	.....	.....	.....	.....	2,350
Total.....	.....	.....	13,100	.....	.....	.....	.....	.....	13,200
A l'intérieur.									
A la Province de Québec	4,035	2,042	638	371	4,025	3,342	2,000	.....	21,020
do la Nouvelle-Écosse.....	14,975	.....	570	2,266	1,576	3,503	.....	874	58,430
do du Nouveau-Brunswick .....	.....	30	507	74	320	.....	.....	.....	1,210
Total.....	19,010	2,072	1,715	2,711	5,921	6,845	2,000	874	80,650
Grand total.....	19,010	2,072	14,815	2,711	5,921	6,845	2,000	874	93,850

Département de la Marine et des Pêcheries,
Division des Pêcheries, Ottawa, 1872.

(Certifié,)

W. F. WHITCHER,

P. MITCHELL,
Ministre de la Marine et des Pêcheries.

ETAT du nombre et du tonnage des navires et du nombre des bateaux armés pour la pêche du veau-marin aux îles de la Madelcine, pendant la saison de 1872.

Noms des navires.	Noms des capitaines.	Tonn'x.	Homm's	Bateaux	No. de loups-marins capturés.
Delaney	Vigneau	43	10	4	12
Jenny Lind	Cheverie	39	10	4	280
Archangel	Jomphe	40	10	4	50
President	Turbide	30	10	4	60
Dolphin	Richard	52	10	4	50
Jane Amelia	Turbide	48	10	4	310
Annie	Terrieau	41	10	4	60
Greenock	do	39	10	4	22
Mary Ann	Arseneau	36	10	4	30
Temperance	do	36	10	4	160
Mary	do	34	10	4	150
Arctic	do	52	10	4	110
Esperance	Chiasson	51	10	4	317
Total, 13 navires .....	.....	541	130	52	1,611

ETAT du nombre et du tonnage des navires, indiquant les équipages, les bateaux et les rets employés à la pêche du maquereau de printemps aux îles de la Madelcine, pendant la saison de 1872.

Nom du navire.	Noms des capitaines.	Provenances.	Tonn'x.	Homm'es.	Bateaux.	Rets.	No. de barils de poisson.
Lillian	Proctor	Port Richmond	44	6	3	80	300
Janett	Hubley	Halifax	30	9	4	80	180
Harvest Home	Jackson	do	27	10	4	80	200
Franklin	Meyers	Spry Bay	32	10	5	100	250
William and Mary	Embree	Port Hawkesbury	35	9	4	80	240
Lavina and Elizabeth	Hawes	Spry Bay	23	9	4	80	200
P. Martin	Murphy	Ship Harbor	19	5	2	28	100
Total, 7 navires .....	.....	.....	210	58	26	528	1,470

P. MITCHELL,

Ministre de la Marine et des Pêcheries.

DÉPARTEMENT DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES,
Division des Pêcheries, Ottawa, 1871.

(Certifié)

W. F. WHITCHER.

ETAT du nombre et du tonnage des navires, indiquant les équipages, les bateaux, les rets et seines employés à la pêche du hareng dans les îles de la Madeleine, pendant la saison de 1872.

Nom du navire.	Pavillon.	Provenance.	Tonn'x.	Hom's.	Ba- teaux.	Rets.	Seines.
Hero.....	Anglais	Ile du P. E.	29	3	1		
L. H. Smith.....	Américain	Castine, Maine	51	7	2		1
Princess Angusta.....	Anglais	St. André, N. B.	50	5	2		
Pathfinder.....	Américain	Gloucester, E. U.	67	9	2		
Pointer.....	do	Duck Island, E. U.	74	6	2		
Sam Knight.....	do	Le Moine, U. S.	58	10	2		
Cape Ann.....	do	Hancock, E. U.	42	7	2		
Nelly H.....	do	Eastport, E. U.	78	6	2		
Fleetwing.....	do	Lemoine, E. U.	52	7	2		
H. S. Boynton.....	do	do	69	10	4		1
E. H. King.....	do	do	106	12	4		1
Lizzee Lee.....	do	do	92	12	4		1
Eastern Queen.....	do	do	68	10	3		
E. Brown.....	do	Gloucester, E. U.	23	4	1		
Josephine.....	do	Tremont, E. U.	66	8	2		1
Whisper.....	Anglais	Ile du P. E.	18	3	1		
Columbia.....	do	do	32	4	1		
A. Painchand.....	do	Iles de la Madeleine.	36	4	2		1
Engedi.....	do	do	25	4	2		
Flora.....	do	do	34	4	2		1
Total, 20 navires.....			1,070	135	43		7

RÉCAPITULATION.

Etats-Unis.....	13 navires.....	846	108	32		5
Ile du Prince-Edouard.....	3 do.....	79	10	3		
Nouveau-Brunswick.....	1 do.....	50	5	2		
Iles de la Madeleine.....	3 do.....	95	12	6		2
Total.....	20 do.....	1,070	135	43		7

ETAT GENERAL de la pêche par des navires des îles de la Madeleine en 1872.

Nom du navire.	Nom de l'armateur.	Tonnage.	No. de bateaux plats.	No. de bateaux pèchours.	No. de matelots.	No. de pèchours.	No. de pèchours rivièrains.	No. de seïnes à hareng.	No. de seïnes à capelan.	No. de rets à magueran.	No. de rets à hareng.	No. de lousp-matins.	Quintaux.--Mo-rue sèche.	Bregm.	Barils de ma-gueran.	Barils de ha-reng.	Galls, huile de leup-marin.	Galls, huile de morue.	
<i>Haïve aux Maisons.</i>																			
Archangel	N. Jonphe	40	4	3	9	9	9	9	1	1	1	50	550	300	250	300	300	300	
Arctic	F. Arseneau et fils	52	4	2	10	10	10	10	1	1	1	110	350	180	500	180	500	180	
Mary	do	34	4	2	9	9	9	9	1	1	1	150	300	110	700	110	700	110	
Co-Temperance	do	36	4	3	10	10	10	10	1	1	1	12	540	60	300	300	60	300	
Delaney	J. et R. Delaney	43	4	3	9	9	9	9	1	1	1	30	400	240	250	240	250	240	
Mary Ann	Wm. Johnston	36	4	4	10	10	10	10	1	1	1	50	400	320	320	320	150	240	
Dolphin	do	52	4	3	9	9	9	9	1	1	1	60	400	280	280	200	150	280	
President	J. B. F. Painchaud	30	4	3	9	9	9	9	1	1	1	60	400	280	280	200	150	280	
Annie	J. et R. Delaney	41	4	3	9	9	9	9	1	1	1	280	280	150	1,200	150	1,200	150	
Flirt	W. Johnston	46	3	3	9	9	9	9	1	1	1	310	320	180	1,200	180	1,200	180	
Jenny Lind	Wm. Leslie et Cie	39	4	3	9	9	9	9	1	1	1	22	400	210	100	210	210	210	
Jane Amelie	do	48	4	3	9	9	9	9	1	1	1	22	400	210	100	210	210	210	
Greenock	do	39	4	3	9	9	9	9	1	1	1	22	400	210	100	210	210	210	
Total, 13 navires.....		536	48	40	120	120	120	120	7	7	7	1,294	4,620	2,600	5,730	2,600	5,730	2,600	
<i>Haïve d'Amherst.</i>																			
A. Painchaud	F. Painchaud	36	3	3	10	10	10	10	1	1	1	250	250	120	400	400	120	400	
Cutter	do	27	2	2	7	7	7	7	1	1	1	130	130	70	300	300	70	300	
Engedi	G. Cormier	25	2	2	5	5	5	5	1	1	1	100	100	75	80	80	75	80	
Sea Slipper	F. Painchaud	15	2	2	5	5	5	5	1	1	1	150	150	80	80	80	80	80	
Marie Louise	Wm. Leslie et Cie	21	2	2	8	8	8	8	1	1	1	250	250	120	1,700	1,700	120	1,700	
Esperance	do	51	4	3	10	10	10	10	1	1	1	317	300	140	300	300	140	300	
Flora	D. Dévos	34	3	3	10	10	10	10	1	1	1	250	300	150	300	300	150	300	
Total, 7 navires.....		209	4	17	59	59	59	59	1	1	1	317	1,430	755	1,000	1,000	1,700	755	

ÉTAT GÉNÉRAL de la pêche des navires aux îles de la Madeleine.—*Suite.*

RÉCAPITULATION.

Nom du navire.	Nom de l'armateur.	Tonnage.	No. de bateaux plats.	No. de bateaux pêcheurs.	No. de matelots.	No. de pêcheurs.	No. de pêcheurs rivaux.	No. de scènes à hareng.	No. de scènes à capelan.	No. de rets à maquereau.	No. de rets à hareng.	No. de loups-marins.	Quintaux—Mo-rue sèche.	Egren.	Barris de maque-reau.	Brs. de hareng.	Gallons, huile de loup-marin.	Gallons, huile de morue.
Havre aux Maisons	13 maritimes	536	48	40	120	120	1	7	1,294	4,620	5,730	2,600	2,600	1,000	1,700	755	2,600	2,600
Havre d'Amherst	7 do	209	4	17	59	59	1	2	317	1,430	1,000	1,700	1,700	1,000	1,700	755	1,700	1,700
Grand total	20 do	745	52	57	179	179	1	9	1,611	6,050	1,000	7,430	7,430	1,000	7,430	1,000	7,430	3,355

P. MITCHELL,
Ministre de la Marine et des Pêcheries.

DÉPARTEMENT DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES,
DIVISION DES PÊCHERIES, OTTAWA 1872.
(Certifié, W. F. WHITCHER.)

ANNEXE G.

PRÉCIS DES RAPPORTS DES GARDES-PÊCHE ET GARDIENS DES PÊCHERIES DE LA PROVINCE DE QUÉBEC POUR LA SAISON DE 1872.

DIVISION DE LA RIVE SUD, DE LA POINTE LÉVI AU CAP CHATTE.

Alfred Blais, Garde-Pêche.

La pêche, en somme, a donné un résultat moyen dans cette division. Un nombre considérable de pêcheurs ont obtenu de l'ouvrage sur le chemin de fer Intercolonial, et la pêche n'a pas été, par conséquent, aussi abondante qu'elle l'eût été autrement. Le tableau suivant indique le rendement approximatif et la valeur des principales pêches durant les cinq dernières années.

	1868.	1869.	1870.	1871.	1872.
Nombre de saumon.....	4,545	5,758	9,574	4,432	3,374
„ aloses.....	32,242	26,987	16,249	25,035	18,410
„ hareng—barils.....	30,117	13,135	6,671	2,169	7,174
„ esturgeon: do.....	350	369	219	242	139
„ sardines: do.....	11,702	10,262	6,688	1,443	1,658
„ morue—quintaux.....	3,100	4,600	4,900	2,200	300
„ anguilles.....	160,242	99,500	109,125	109,204	73,352
„ marsouins.....	12	77	208	115	6
Valeur de toutes les pêcheries.....	\$195,770	\$125,952	\$108,830	\$48,251	\$54,087

Ce tableau démontre que la valeur de la pêche de cette saison dépasse d'environ \$600 celle de la dernière saison. La pêche faite par des amateurs sur la rivière Rimouski a été bonne, quarante-sept saumons ont été pris à la mouche, pesant en moyenne vingt livres chacun. La pêche du saumon dans cette rivière a été plus abondante que durant n'importe quelle autre saison. La pêche à la mouche dans cette rivière a donné, en

1865.....	8 saumons
1866.....	22 “
1867.....	36 “
1868.....	48 “
1869.....	57 “
1870.....	18 “
1871.....	68 “
1872.....	47 “

On a pris dans la rivière Métis en

1870.....	19 saumons
1871.....	30 “
1872.....	52 “

La pesanteur moyenne du saumon cette année était de vingt-et-une livres. Les lois de pêche ont été bien observées durant les deux dernières années. En 1869, on a institué trente-

trois actions et les amendes qui ont été imposées se sont montées à \$59. En 1870, des amendes au montant de \$114 ont été imposées à vingt-cinq contrevenants.

Le fermier de la rivière du Grand Métis rapporte que cette rivière souffre beaucoup de la sciure de bois, qui s'échappe du moulin à scie situé sur ses bords.

DIVISION DU CAPE CHATTE.

Jos. J. Létourneau, garde-pêche.

Les statistiques sur le rendement des pêches de cette division, annexées au rapport du Dr. Lavoie, indiquent une diminution dans toutes. Voici, d'après le garde-pêche, quelle est la cause de cette diminution.

La pêche de la morue a diminué pour deux raisons : premièrement, le poisson n'était pas aussi abondant qu'à l'ordinaire sur les côtes de cette division durant l'été. Deuxièmement, il y a eu bien moins de bateaux qui ont fait la pêche que durant la dernière saison, car la plupart des pêcheurs ont été employés sur le chemin de fer Intercolonial ou dans les moulins et chantiers établis sur la rivière Madeleine, où ils sont toujours certains d'obtenir des gages élevés.

Quoique la morue fut encore abondante durant l'automne et que les bateaux en prenaient de huit à quinze quintaux chacun, le rendement n'a pas été considérable, attendu que la plus grande partie de la population s'occupe de culture. Les cultivateurs aiment mieux faire la récolte de leurs grains et pommes de terre que de faire la pêche. La pêche du saumon avec des rets n'a pas été très bonne, vu que le temps a été continuellement orageux et que beaucoup de rets ont été emportés dès le début et dans la meilleure partie de la saison par la crue des eaux.

La pêche à la ligne a été meilleure que l'an dernier dans la rivière Ste. Anne des Monts; bien que les eaux de la rivière fussent très hautes et que des affaires pressantes aient empêché le fermier de pêcher plus que quatre jours, il prit durant ce court espace de temps douze poissons pesant en tout deux cents vingt-et-une livres, et deux fois ce nombre lui sont échappés.

Lors d'une visite que fit le garde-pêche dans la partie supérieure de la rivière Ste. Anne des Monts, il remarqua que les frayères étaient remplies de poissons reproducteurs, surtout cette partie de la rivière qui se trouve plus haut que les montagnes Chik-Chak.

On ne peut en dire autant de la rivière du Cap Chatte. M. Létourneau en remonta le cours sur environ quarante milles et ne trouva que de la petite truite et bien peu de saumon. Il attribue ce retard dans le repeuplement aux contraventions aux lois de pêche, qui ont eu lieu jusqu'à présent sur cette rivière, et l'obstacle qu'offrait à la montée du saumon la digue du moulin qui se trouve près de l'embouchure de la rivière. On espère que lorsque cet obstacle aura disparu et que M. Létourneau aura fait punir ceux qui contrarient aux lois de la pêche, cette rivière redeviendra aussi productive qu'autrefois.

DIVISION DE PERCÉ.

P. Vibert sen., garde-pêche.

En consultant l'Annexe B, on verra quel est le rendement de la pêche dans cette division pour la présente saison.

DIVISION DE GASPÉ.

Jos. Eden, jr., garde-pêche,

La pêche de la morue a été excellente et beaucoup plus abondante que l'année dernière. Chaque bateau a pris en moyenne 80 quintaux de poisson, quelques bateaux ont pris cependant jusqu'à 150 et 200 quintaux. La pêche de l'été a été de 24,700 quintaux, celle de l'automne de 6,735 quintaux. Une grande quantité de morue et de hareng a été prise à Anticosti par les pêcheurs de cette division, qui préféreraient pêcher en cet endroit à cause de la plus grande abondance de poisson et de boîte.

Les chiffres suivants indiquent les résultats de la pêche du saumon au filet durant les trois dernières années :

En 1870	541 quarts.
“ 1871	460 “
“ 1872	343 “

La pêche du maquereau et du hareng n'a pas été aussi bonne que l'an dernier.

Plusieurs baleines furent tuées, cet été, dans la Baie de Gaspé, ce qui ne s'était pas vu depuis plusieurs années.

On pourra voir les détails relatifs au poisson et aux huiles de poissons à l'annexe B.

La rivière St. Jean a donné 51 saumons ayant une pesanteur en moyenne de 13 livres environ.

Dans la rivière York, 78 saumons furent pris à la mouche, ayant une pesanteur totale de 1513 livres et une moyenne de 19.4 livres.

DIVISION DE PABOS.

Jas. M. Remon, garde-pêche.

Cet officier fait le rapport suivant :- La pêche de la morue a donné en somme un meilleur rendement que l'an dernier, bien que probablement à cause de la grande quantité de glace qui resta dans le golfe tard au printemps, le poisson ne vint pas aussi à bonne heure qu'en 1871, ce qui avait rendu la perspective peu encourageante tout d'abord. Il y eut amélioration, cependant, à l'approche de l'automne, et les bateaux se servant de lignes flottantes ont très bien fait, aussi longtemps que la température fût favorable. Durant le mois d'octobre, le temps devint trop mauvais et trop changeant pour permettre aux pêcheurs de faire beaucoup. La qualité du poisson préparé a été très inférieure à celle de l'an dernier, à raison du mauvais temps.

La pêche du saumon a été plus productive que l'an dernier, bien que les pêcheurs fussent empêchés par la rudesse du temps de tendre leurs filets de bonne heure. Les premiers saumons qui arrivèrent étaient très gros. La pêche de 1872 a été de 53 quarts contre 49 en 1871.

La pêche du hareng a été bonne au printemps, mais les prix étaient devenus si bas sur les marchés qu'il en fût pris seulement pour la consommation locale.

Le capelan a été plus abondant que précédemment dans cette division.

La pêche à la ligne du saumon dans la Grande Rivière a donné 70 pièces d'une pesanteur moyenne de 14 livres.

Le fermier de la division pour la pêche à la mouche rapporte qu'il y avait abondance de jeunes saumoneaux de l'année dernière, ce qui fait espérer pour les amateurs une excellente pêche pour 1873.

Le Dr. Lavoie a jugé nécessaire de poursuivre douze personnes dans le voisinage de la Grande-Rivière, pour avoir jeté des débris de morue. L'offense fut dûment prouvée et les contrevenants soumis à l'amende après avoir permis de ne pas récidiver.

DIVISION DE PORT DANIEL.

William Phelan, garde-pêche.

La pêche a été excellente dans cette division et de fait au-dessus de la moyenne. Ceci est d'autant plus remarquable qu'un grand nombre de pêcheurs vont sur la côte du Labrador et la rive nord pour la pêche de l'été revenant vers le milieu d'août pour faire leur récolte et faire la pêche de l'automne. Ce succès paraîtra encore plus grand, si l'on réfléchit que plus de la moitié du nombre ordinaire de pêcheurs n'ont pas fait la pêche, étant occupés sur le chemin de fer Intercolonial. L'an dernier, il est revenu 591 pêcheurs, cette année 275 seulement.

La pêche du saumon a été productive et ceux qui s'y sont livrés, ont été bien rémunérés. Il en a été pris cent dix barils, ce qui fait une augmentation de quinze barils sur la prise de l'an dernier. Les grandes crues de la dernière saison ont permis au saumon de se rendre à ses frayères et l'on a confiance dans une bonne saison pour la pêche à la ligne l'an prochain.

La pêche de la morue a été suivie de bons résultats et le rendement est considérable, vu

le nombre de pêcheurs. En 1871, la moyenne de la prise était de 37 quintaux par bateau; cette année, elle est de 67 quintaux. C'est durant les mois d'août et juillet que la pêche a été la plus abondante. Durant la dernière partie de l'automne, les fréquentes et violentes tempêtes ont beaucoup nui aux opérations de la pêche qui a été comparativement légère; plusieurs bateaux ont péri et d'autres furent considérablement endommagés.

Il n'a pas été fait de pêche au maquereau durant cette saison.

Le hareng n'a pas été aussi abondant qu'en 1871; il n'en a été pris au filet que 500 barils seulement, ce qui fait à peine 25 pour cent de la prise de l'an dernier.

Le capelan a été très rare; il n'en a été pris que 200 barils, tandis que dans l'année précédente, il en avait été pris 1,100 barils.

Il n'y a eu que deux cas de contravention à la clause concernant le dimanche de l'Acte relatif aux Pêcheries. Les contrevenants furent dûment poursuivis par le garde-pêche.

DIVISION DE NEW-RICHMOND.

R. W. H. Dimock, garde-pêche.

Cette division comprend la partie de la côte de la Baie des Chaleurs s'étendant de la Pointe Paspébiac à la Rivière Grande Cascapédia inclusivement. La pêche a été excellente en général dans ces limites, durant la dernière saison. Les deux plus grands établissements de pêche, dans cette division, sont ceux de MM. Robin et Cie. et LeBoutellier Frères. On pourra se former une idée de leurs opérations par ce qui suit: Ils ont exporté cette année 61,534 quintaux de morue, 1,309 quintaux d'égréfin, 235 quintaux de lingue et 54,920 gallons d'huile de morue. Ces deux établissements préparent et embarquent leur poisson avec le plus grand soin et obtiennent en conséquence les plus hauts prix sur les marchés étrangers. La prise, cette année, aurait sans doute été beaucoup plus abondante que l'indiquent les statistiques, si un grand nombre de pêcheurs, un tiers au moins, n'eussent abandonné la pêche pour aller travailler sur le chemin de fer Intercolonial.

La morue a été aussi abondante que l'an dernier, bien que la prise soit moindre de 800 quintaux. Cela est dû au fait ci-dessus mentionné de l'absence d'un si grand nombre de pêcheurs. La moyenne de la prise pour les trois dernières années a été en

1870.....	62 quintaux par bateau.
1871.....	51 " "
1872.....	62 " "

La pêche du hareng a été meilleure que l'an dernier. Le rendement est comme suit :

En 1870	35½ quarts par bateau.
En 1871.....	27 " "
En 1872.....	43 " "

Le maquereau a été également abondant, il a été pris 84 barils pour le marché contre 52 barils durant la dernière saison et 68 barils en 1870.

La pêche du saumon a donné plus que la moyenne cette année, et il y a une augmentation de 11,196 lbs. sur le prix de 1871 et de 1,467 sur le prix de 1870, qui avait été une très bonne année. La moyenne de la prise a été en

1870.....	17 barils par station.
1871.....	6½ " "
1872.....	10½ " "

Les chiffres suivants indiquent les résultats de la pêche du saumon au filet durant les trois dernières années :

Année.	Pesanteur.	Moyenne de la pesanteur.	Saumon le plus gros.
1870	23,797 lbs.	17 lbs.	54 lbs.
1871.....	14,068 "	19 "	43½ "
1872.....	25,264 "	17½ "	42 "

La pêche du saumon à la mouche sur la rivière Grande Cascapédia a été excellente. La rivière Bonaventure n'a pas donné autant que l'an dernier, mais les poissons étaient plus gros. Les pêcheurs à la ligne ne sont, cependant, arrivés que tard, ce qui explique la diminution dans la quantité prise. Le tableau suivant indique la quantité de poisson pris à la ligne durant les trois dernières années :

	Grande Cascapédia.			Grnde. Bonaventure.		
	1870.	1871.	1872.	1870.	1871.	1872.
Nombre de saumons pris.....	17	44	136	.....	60	30
Pesanteur en livres.....	340	1012	3100	.....	770	487
Moyenne de la pesanteur en livres.....	20	23	22½	.....	13	16

Dans la rivière de la Grande Cascapédia, il a été pris deux saumons de la pesanteur de 45lbs., quatre pesant plus de 40lbs., et douze plus de 20lbs. La dernière partie de la saison de la pêche à la mouche n'a pas été favorable, les eaux de la rivière étant trop gonflées. Ce garde-pêche a compté dans la grande Cascapédia au milieu de septembre, 224 saumons et rapporte qu'il y en avait une quantité innombrable dans les bassins. Dans la petite Cascapédia, dans le milieu d'octobre, on a vu 15 saumons, les eaux étant très hautes; et l'on a compté 120 saumons et 15 saumons de deux ans le dernier jour de septembre dans la rivière Grande Bonaventure.

DIVISION DE MARIA.

Elmine Allard, garde-pêche.

Cet officier a été nommé à la dernière saison pour remplacer M. Beauchesne, qui avait résigné. La prise du saumon dans cette division est estimée à 347 bûrils contre 221 en 1871. On ne signale aucune violation de la loi. On trouvera des statistiques détaillées du rendement et de la valeur des pêcheries de cette division dans l'Annexe B.

DIVISION DE LA MATAPÉDIA ET RESTIGOUCHE.

John Mowat, garde-pêche.

Le saumon n'a commencé à remonter la rivière Restigonche en grand nombre que le 14 de juin, mais après cette date, la pêche a été excellente. M. Mowat dit : cette saison a été la plus avantageuse depuis plusieurs années pour ceux qui se sont livrés à la pêche dans ma division. Dans quelques endroits, pour des causes inexplicables, le poisson n'approcha pas du rivage, ce qui fut cause que plusieurs stations qui produisaient beaucoup, ne donnèrent rien. Je sais qu'à partir de Dalhousie jusqu'à l'endroit où commence à se faire sentir la marée des deux côtés de la rivière Restigonche, la prise en moyenne chaque jour depuis le 15 de juin jusqu'au 7 juillet a été de 1,000 saumons. Il y a treize stations sur le côté de la fleuve où est situé Québec, et vingt-deux sur le côté du Nouveau-Brunswick et elles ont donné, en moyenne, 29 pièces par jour, ce qui ferait environ \$500 pour chaque station pour la saison, si l'on donne à chaque pièce une pesanteur de 16lbs., et si on l'évalue à 6 cts. par lb. Je n'exagère pas en évaluant les exportations de poisson en boîtes à 200,000 lbs., et il faut ajouter à ceci au moins 50,000 lbs., dont partie servée dans de la glace, et partie consommée à l'état frais. Je n'ai eu que peu de difficultés avec les pêcheurs dans les lits de marée, car ils sont maintenant forcés d'avouer que la protection offre des avantages. Les Indiens de la Pointe Miss'on n'ayant pu préparer à temps leurs filets, il leur a été permis de faire la pêche du saumon au dard, comme ils avaient l'habitude de le faire, mais ils bornèrent leurs opérations à cette partie de la rivière située entre l'embouchure de la Matapédia et l'endroit où commence à se faire sentir la marée, à une distance de six milles. Leurs filets

seront prêts à temps à la prochaine saison, et ce genre de pêche ne sera plus toléré dans la Restigouche. Il ne fut pas facile de les restreindre dans ces limites, vu qu'il y a quelques années, ils opéraient partout dans la rivière, mais ils n'ont pris, en somme, que de 50 à 80 barils de saumon. La pêche à la mouche sur la grande rivière et ses tributaires a aussi été très bonne, à l'exception de la Métapédia, où l'eau était trop haute pour pêcher à la ligne durant la saison de la pêche. Les débris provenant des ouvrages du chemin de fer peuvent avoir eu pour effet de chasser le poisson, car il ne se montrait pas à la surface. Je ne crains pas de me tromper en évaluant le nombre entier de poissons pris à la mouche à 500, dont un cinquième sont des saumons de deux ans. Autrefois, ces derniers étaient très rares, mais cette année ils furent réellement embarrassants, ainsi que le saumoneau—fait qui démontre une augmentation constante. Il fût pris à la mouche environ 60 saumons et 10 saumons de deux ans, dans l'Upsalquitch et l'on a compté plus de 80 saumons dans un ou deux bassins seulement en tout.

Il n'a été pris que 20 pièces dans la Métapédia, mais deux pesaient 35 lbs., et 36 lbs., respectivement. On en a vu 200 dont plusieurs de grosseur considérable, dans la rivière Métapédia durant la dernière partie du mois d'août. Les colons semblent très enclins à transgresser la loi et à pêcher à la mouche, mais l'énergie infatigable déployée par le garde-pêche Mowat et les gardiens locaux a été bien près de les décourager. Il a saisi et confisqué huit filets, deux canots et vingt-un saumons; les saumons, les canots et deux des filets furent saisis à trente six milles plus haut que la Métapédia, sur la grande rivière Restigouche.

On a commencé l'été dernier les travaux de construction d'un établissement de pisciculture sur le ruisseau Robertson, sur la Grande Restigouche, à vingt-quatre milles environ plus haut que l'embouchure de la Métapédia et les travaux sont avancés. L'incubation du saumon commencera à la prochaine saison. M. Mowat termine son rapport en disant que sa division donne toutes les preuves de prospérité apparente, tant pour la pêche à la ligne que pour l'industrie commerciale et que chaque saison produit de nouveaux succès, lesquels se continueront sans doute au moyen des mesures énergiques et de la surveillance attentive de ce département.

DIVISION DE QUÉBEC.

D. Rosa, gardien.—L. P. Huot, garde-pêche.

M. Rosa a la surveillance des lacs dans les voisinage de Québec et s'est acquitté de ses fonctions d'une façon satisfaisante. Il fait rapport que la loi est généralement respectée et qu'il y a abondance de poisson dans les lacs dont la surveillance lui est confiée.

La pêche à la ligne ne semble pas avoir été aussi bonne que durant la dernière saison, à raison des chaleurs excessives et des eaux basses.

Il n'a pas encore été permis durant la dernière saison de pêcher dans le lac Beauport avant le premier de mai.

Comme il a été déjà dit dans le rapport de l'an dernier, la division de M. Huot comprend les lacs dans les comtés de Montmorency et Charlevoix et les stations de pêche autour de l'Île d'Orléans. On pourra connaître, en lisant l'*Annexe D*, les détails du rendement de la pêche dans cette division.

Si on excepte quelques cas où des personnes furent soupçonnées de tendre des filets de petites dimensions, la loi, selon M. Huot a été généralement respectée, dans cette division. La pêche a été généralement aussi bonne que l'an dernier, à l'exception de la pêche de l'éperlan, qui ne donna que la moitié du rendement ordinaire, à raison du manque de gelées durant l'automne et de la trop grande douceur de la température pour ce genre de pêche.

La pêche de l'anguille a été très abondante, surtout dans le voisinage du Cap Tourmente où les pêcheurs n'ont jamais fait, disent-ils, de meilleure prise. En consultant les statistiques de l'an dernier, on remarquera que le rendement est d'un tiers plus considérable, cette année, que l'an dernier.

La pêche au bar promet de devenir une des meilleures pour les pêcheurs à la ligne et les amateurs qui sont allés sur les battures du Château-Richer, durant l'été, n'ont jamais eu raison de se plaindre. Pour donner une idée de l'abondance de ce genre de poisson, M. Huot cite le fait d'un pêcheur, qui, durant le court espace de trois mois, en prit de 30 à 40 par jour, et quelquefois 60, 80 et même 100 et dans une marée, il en pris plus de 150.

Tout cela démontre la sagesse des dispositions législatives, lesquelles protègent le jeune poisson en prescrivant :

1°. Que chaque pêche à fascines soit pourvue, à l'issue extérieure, de rets dont les mailles devront avoir au moins un pouce carré, et

2°. Que les seines au bar aient des mailles mesurant au moins trois pouces. Ces deux dispositions avaient pour but de permettre au jeune bar de s'échapper et d'assurer ainsi le repeuplement. Les résultats constatés par M. Huot démontrent que le but a été complètement atteint.

La pêche de la truite dans les lacs des comtés de Montmorency et Charlevoix a été bonne. Ces lacs ont été souvent visités durant la saison de pêche par des pêcheurs à la ligne de Québec et d'ailleurs. Le lac Philippe, grâce à l'abondance du poisson, paraît être l'endroit de pêche favori; on recherche aussi le lac Gagné, parce que la truite y est grosse. On affiche chaque année des avis dans les environs de ces lacs et les colons connaissent bien maintenant les dispositions de la loi, qui, d'après le rapport de M. Huot, n'a pas été violée.

DIVISION DE LA MALBAIE.

C. Demeule, gardien.

La pêche dans cette division n'a pas produit autant cette année que l'année dernière. Les statistiques constatent une grande diminution dans le nombre des pêches en broussailles avec seines, dont le nombre est tombé de 74 l'an dernier à 29 seulement cette année.

Les chiffres qui suivent montrent le produit des principales pêches pendant les deux dernières années :

	1871.	1872.
Nombre de saumons	200	197
Nombre d'aloses	224	Aucun
Nombre d'harengs,—barils	211	130
Nombre d'anguilles	12,226	12,075
Nombre de sardines,—barils	185	118
Petit poisson	624	658
Poisson pour engrais,—barils	296	1,696

On constate une diminution considérable et très regrettable dans la pêche du harang et de la sardine. A la rivière du Gouffre, on a pris à la mouche trois saumons pesant en moyenne douze livres chacun. Les lois de pêche ont été bien observées.

DIVISION DU SAGUENAY.

Ferd. Saillant, garde-pêche.

Cette division s'étend de la rivière au Canard à la rivière Bersimis, sur le St. Laurent et comprend tout le Saguenay avec ses tributaires, ainsi que les lacs St. Jean et Kerrogami. Pour rendre le service plus efficace, on a jugé à propos de destituer M. Rivierin, l'ex-garde-pêche et de mettre toute cette division sous le contrôle de M. Saillant, lui donnant instruction d'employer des gardes-pêche locaux pendant la saison de pêche et du fraic. Cet arrangement a bien fonctionné et la loi a été plus rigoureusement observée dans plusieurs localités de cette division.

Dans son rapport, M. Saillant ne mentionne que deux ou trois contraventions d'aucune importance.

Le produit de la pêche au saumon au filet a été, autant qu'on a pu le constater, le même que l'an dernier: il a été pris 3,325 saumons. La pêche aurait été beaucoup plus considérable, n'eût été un ouragan venant du nord-est qui emporta les filets au commencement et dans la meilleure saison de pêche.

M. Saillant a donné dans son rapport de l'an dernier une description complète des différentes rivières où l'on pêche à la ligne. Il appert qu'elles ont été bien gardées pendant la

dernière saison, qu'on n'a mentionné que deux infractions à la loi, qui ont été punies. M. Saillant donne sur la pêche à la mouche le rapport suivant :

Rivière Ste. Marguerite, Branche N. O.	112	poissons.
do. do. " N. E.	53	"
Rivière à l'Anse St. Jean	13	"
Petit Saguenay	4	"
Rivière à Mars	3	"

M. Louis Boulliane, de l'Anse Ste. Catherine, a tué 19 marsouins et au-delà de 100 veaux-marins à l'embouchure du Saguenay.

DIVISION GOUBOUT.

E. Pelletier, gardien.

La pêche de la morue sur la côte dans cette division a été excellente; le produit de cette pêche a été plus considérable qu'il ne l'avait été depuis plusieurs années et aussi considérable qu'il ne l'a jamais été. On estime à 1,855 quintaux le produit de la pêche d'été et en pêchant la morue, on a pris 33 barils de fétan.

On ne fait guère la pêche au hareng et au maquereau; on n'a pris que 8 barils de maquereau et 33 de hareng. A la Pointe des Monts, on a fait 1500 gallons d'huile de balcine.

Le produit de la pêche au saumon a diminué d'environ 100 barils, ce qui s'explique par le fait que la pêche au filet n'a commencé que vers la mi-juin, au lieu de la première semaine de juin, comme en 1871.

On a pris cette année dans la rivière Goubout 275 saumons pesant 2,987 livres, faisant une moyenne de 11 livres pour chaque poisson. Dans cette même rivière, on a pris à la ligne en 1869, 515 poissons; en 1870, 399; en 1871, 509 et en 1872, 275.

Il n'y a eu que deux infractions aux lois de pêche et ceux qui s'en sont rendus coupables ont payé l'amende. M. Pelletier a rempli cette année d'une manière intelligente et efficace les devoirs de gardien de pêche.

DIVISION DE MOISIE.

F. Thivierge, garde-pêche.

On trouvera à l'Annexe B des statistiques complètes sur le produit de la pêche dans cette division.

La pêche de la morue a été excellente, bien que le produit n'atteigne pas le chiffre de l'an dernier. La plus haute moyenne a été de 270 quintaux par bateau.

Le maquereau est venu en abondance, mais on ne l'a pêché qu'aux Sept-Iles. Les rapports constatent qu'on en a pris 231 barils, au lieu de 14 en 1871. Ce poisson s'est tenu dans le voisinage de la rivière Moisie du 15 d'août au commencement d'octobre.

La pêche du hareng a été meilleure que l'année dernière; mais comme peu de personnes ont fait cette pêche, à raison du bas prix de ce poisson, le produit a été peu considérable.

Le capelan et le lançon ont abondé pendant toute la saison.

La pêche au saumon a été d'un cinquième plus considérable que l'an dernier, ainsi que le constatent les chiffres.

En 1870, on en a pris.....	1,152	barils.
" 1871. " "	742	"
" 1872. " "	907	"

Cette augmentation s'est surtout produite dans la rivière Moisie; ailleurs, la pêche n'a pas été tout à fait aussi bonne, à cause des vents de l'ouest qui se sont fait sentir durant presque tout le printemps. Le saumon était plus gros que les années précédentes.

La pêche à la ligne dans la rivière a été bonne. Elle a commencé tard, l'eau étant trop haute; mais les fermiers ont pris dans environ une quinzaine 219 poissons pesant 4,123 lbs. Le plus gros a pesé 37½ lbs., et la moyenne a été de 18½ lbs., chaque. On a pris pendant la dernière saison 279 poissons.

On n'a pas pêché à la ligne la truite de rivière pendant cette saison.

DIVISION DE MINGAN.

Philippe Vibert, Jr., garde pêche.

En général, la pêche a donné de bons résultats et les pêcheurs sont contents.

La pêche à la morue n'a pas aussi bien réussi que l'année dernière. En 1871, cette pêche a donné 50,317 quintaux et que 40,361 cette année, faisant une diminution d'environ vingt pour cent. La pêche d'été a produit 46,991 quintaux en 1871 et 36,206 quintaux cette année ; la pêche d'automne a produit respectivement 3,326 et 8,397 quintaux, faisant une augmentation de 5,071 quintaux sur la pêche d'automne en 1871. Cette augmentation s'explique par le fait que le temps a été moins orageux l'automne dernier que le précédent. Au port de Mingan, on a fait une excellente pêche dans le mois d'août, ce qui arrive rarement.

Le produit de la pêche du saumon a été un peu moindre que l'année précédente : on en a pris 426 barils en 1871 et 364 cette année. A la pêche au filet dans la rivière St. Jean, on a pris 4,020 saumons pesant en tout 53,214 lbs et donnant pour chaque poisson une pesantueur moyenne de 13½ lbs., plus considérable qu'en 1871. On a pris 167 poissons à la mouche, ils ont pesé 1,895 lbs., faisant une pesantueur moyenne de 13 lbs. Bien que les remous fussent remplis de poissons, l'eau était tout à fait basse et très claire, en sorte que le saumon ne mordait à la mouche que pendant les jours de mauvais temps. Le fermier des pêches au saumon à l'embouchure de la rivière Mingan n'a pris que 44 barils de saumon cette année et 62 barils en 1871. La pêche aurait été plus abondante s'il eût tendu ses filets plus tôt que l'année précédente.

On a fait pendant un court espace de temps la pêche à la ligne dans la rivière Mingan et on a pris 130 saumons. On a eu quelque difficulté avec les sauvages, qui tendirent deux filets à truite dans la rivière. Il faut attribuer ce fait au manque de provisions, les sauvages n'ayant eu que dix barils de farine à diviser entre soixante ou soixante-dix familles.

Cette année, on n'a pas fait la pêche à la ligne dans la rivière Romaine. Il y avait beaucoup de saumon dans les remous au mois de juillet, ce qui promet une pêche abondante pour l'année prochaine.

On a pris dans la rivière Magpie 78 barils de saumon.

Dans la rivière Jupitagan, où l'on en a pris 21 barils en 1871, on n'a pris cette année que 8 barils de saumon.

La pêche au hareng est principalement faite par des goëlettes de la Pointe aux Esquimaux. On en a pris 3,431 barils en 1871 et 4,600 cette année, ce qui fait une augmentation de 1,170 barils. La pêche au hareng semble augmenter.

La pêche au veau-marin a été assez bonne, mais pas aussi bonne que l'an dernier : on en a tué 5,000 en 1871 et seulement 4,242 cette année.

Les rapports constatent que les gardiens ont rempli leurs devoirs d'une manière satisfaisante et efficace et que les lois de pêche n'ont pas été violées.

DIVISION DE NATASHQUAN.

G. Mathurin, garde-pêche.

Les pêches les plus considérables dans cette division sont celles de la morue et du saumon. Elles ont produit beaucoup plus que l'année dernière. La pêche à la morue sur les bancs, surtout en face de Natashquan, a été très-bonne cette année ; à Kegashka, elle a été peu près comme l'an dernier.

La pêche d'automne de 1871, à cause du mauvais temps et des tempêtes, a complètement manqué ; cet automne, on a pris 515 barils de morue. La pêche d'été de 1871 a produit un peu plus que cette année.

L'an dernier, à cause de la hauteur de l'eau, pendant le temps de la pêche au saumon, on n'a pris que 298 barils de saumon. Mais cette hauteur de l'eau a permis au saumon de se rendre en bien plus grand nombre que d'habitude dans les places de frai et on en a retirera les avantages cette année. On a pris 580 barils de saumon, environ deux fois plus que l'an dernier.

La pêche du hareng est très considérable aussi, le produit étant triple de celui de l'année dernière ; on en a pris 114 barils en 1871 et 388 cette année.

M. Thomas Molson, avec trois compagnons, a fait cette année pour la première fois la pêche à la ligne dans la rivière Washeecootai. Ils ont pris en deux jours seize poissons d'une pesanture moyenne de 10 lbs. chacun, ne tendant seulement que deux lignes à la fois. Il a été pris 51 poissons dans la rivière Nathashquan.

DIVISION DE WATSHEESHOO.

P. Gendreau, garde-pêche.

Le produit de la pêche au saumon a excédé celui de l'année dernière ; il a été de 29 barils cette année et de 20 en 1871. Cette pêche aurait produit plus, si la glace n'avait pas retardé le placement des filets.

Il n'y a pas eu de pêche dans la rivière Watsheeshoo. L'espérance, exprimée dans le rapport de l'année dernière, que le département pensait découvrir avant longtemps et punir les individus qui pêchaient impunément, en violation de la loi, dans cette magnifique rivière et y avait bel et bien détruit le poisson, a été réalisée. En consultant le rapport du Dr. Lavoie, dans l'*Annexe B*, on verra qu'il a réussi à appréhender et à faire payer l'amende aux trois plus fameux de cette bande d'individus venant de la Pointe aux Esquimaux, qui s'étaient jusqu'alors moqué de la loi. Cet exemple, ainsi que l'assistance morale donnée par la population respectable, ne saurait manquer de produire les meilleurs résultats.

La pêche du veau-marin a été meilleure que l'année dernière.

DIVISION DE PACACHOO.

Jean Legowé, gardien.

Cette division s'étend de Napittipi à la rivière St. Augustin. On trouvera à l'*Annexe B* les détails sur la pêche.

Le produit de la pêche dans cette division est à peu près le même que l'an dernier.

DIVISION DE BONNE ESPÉRANCE.

W. H. Whitely, gardien.

La pêche à la morue a très bien réussi pendant la dernière saison : on en a pris environ un cinquième de plus que l'année dernière, qui a été une très bonne année. La pêche du saumon a produit un peu moins, vu le mauvais temps, sans compter que la glace est restée si longtemps sur les rivages qu'en plusieurs endroits on ne put tendre les filets que pendant cinq ou six jours.

La pêche au veau-marin n'a pas réussi ; il n'en a été tué que 400, au lieu de 605 l'an dernier. On trouvera à l'*Annexe B* un état détaillé du produit de la pêche dans cette division.

DIVISION D'ANTICOSTI.

Le rapport du Dr. Lavoie, à l'*Annexe B*, contient des détails complets sur les produits de la pêche dans cette division. Le département, après la démission du gardien, n'a pas nommé de garde-pêche, mais un des hommes de l'équipage de *La Canadienne* a été laissé sur l'île pendant la saison de pêche. L'année prochaine, on prendra des mesures pour mieux protéger les pêcheries de cette importante localité.

DIVISION DES ILES DE LA MADELEINE.

J. J. Fox, garde-pêche.

Les statistiques détaillées sur la pêche dans cette division se trouvent à l'*Annexe B*, et un rapport complet, préparé par N. Lavoie, écuyer, sur la pêche de la présente année dans les pêcheries de ces îles, se trouve aussi dans le même annexe.

L'*Annexe F* montre le nombre, le tonnage, etc., des navires employés à transporter les produits de ces pêcheries aux ports du Canada et de l'étranger.

La valeur du poisson et de l'huile exportés de ces îles est comme suit :

	1871.	1872.
Aux États-Unis.....	\$17,250	\$10,850
A l'Île du Prince-Edouard.....	10,403	2,250
A la Nouvelle-Ecosse	98,827	58,420
Au Nouveau-Brunswick.....	4,000	1,210
A Québec.....	18,195	21,020
Total.....	\$148,675	\$93,750

donnant cette année une augmentation d'environ \$55,000.

Le nombre de navires employés dans le commerce du poisson a été comme suit

	1871.	1872.
Aux États-Unis.....	23	12
A l'Île du Prince-Edouard.....	23	8
A la Nouvelle-Ecosse.....	86	39
Au Nouveau-Brunswick.....	7	4
A Québec.....	7	11
Total.....	146	74

donnant une diminution d'environ une demie.

L'état suivant montre la quantité de poisson exportée pendant les deux dernières années et où il a été exporté :

	1871.			1872.		
	Maq'reau, barils.	Morue, qtx.	Hareng, barils.	Maq'reau, barils.	Morue, qtx.	Hareng, barils.
Aux États-Unis.....			17,250			10,850
A l'Île du Prince-Edouard.....			10,403			2,250
A la Nouvelle-Ecosse	6,021	14,256	20,126	2,266	14,975	570
Au Nouveau-Brunswick.....			4,000	74		507
A Québec.....	1,194	2,320	796	371	6,077	638
Totaux	7,215	16,576	52,575	2,711	21,052	14,815

Le garde-pêche dit :—Le nombre de bateaux employés dans les pêcheries de ce district est moindre cette année que l'an dernier, au-delà de cent pêcheurs s'étant rendus sur la côte du Labrador pour faire la pêche pour l'établissement de Jersey.

Le nombre de navires employés à la chasse du veau-marin a été moindre pendant cette saison que l'année dernière, ce qui s'explique par le fait que les navires du port d'Amherst qui ont été jetés sur la côte l'automne dernier n'ont pu être renfloués assez tôt pour se rendre dans les glaces.

Deux baleines ont été remorquées à l'Anse à la Cabane ; on en a extrait 2,162 gallons d'huile.

Nulle malle n'est venue du 25 novembre 1871 au 25 mai 1872. Le hareng est venu en abondance ; deux navires américains et deux navires anglais en ont pêché de pleins chargements en deux jours. La morue est aussi venue en abondance ; mais le maquereau était rare.

DIVISION DE MAGOG.

W. H. Austin, garde-pêche.

Grâce, sans doute, à ce que ce garde-pêche ne connaît pas ses devoirs, cette division est grandement exposée à perdre les avantages résultant de la surveillance active et intelligente de son prédécesseur, M. S. Copp. On transmet constamment au département des plaintes contre des gens qui font la pêche en contravention de la loi, que M. Austin ne peut pas découvrir ou ne peut pas arrêter. Il n'a pas été reçu de rapport annuel de cet officier.

DIVISION DE ST. FRANÇOIS.

W. C. Willis, garde-pêche.

Les inondations et la hauteur des eaux dans ce district pendant la dernière saison est sans précédent, ce qui a grandement favorisé l'ascension du saumon et des autres poissons dans leurs places de frai, sans compter que la hauteur de l'eau les a protégés contre les filets et les dards.

Le saumon qui, d'après le rapport de l'an dernier, avait remonté la rivière Eaton, ce qui n'était pas arrivé depuis trente ans, se trouve maintenant dans plusieurs cours d'eau. On en a pris huit à Brompton Falls.

On remarque que la pêche dans les lacs augmente graduellement. Plusieurs des plus fameux parmi les gens faisaient la pêche en contravention de la loi ont été induits à prendre des licences et contribuent maintenant à la garde des pêcheries. Plusieurs d'entre eux ont vendu leur poisson sur le marché de Sherbrooke, au lieu de le porter comme auparavant de l'autre côté de la ligne frontière. La truite s'est vendue douze cents la livre.

La pêche dans la rivière Magog a été excellente ; on a pris à la mouche des truites pesant de trois à cinq livres.

Plusieurs personnes ont été poursuivies pour avoir fait, en contravention à la loi, la pêche au dard et au filet dans le lac Mégantic, ce qui contribuera à protéger les pêcheries.

DIVISION DE RICHELIEU.

H. W. Austin, garde-pêche.

Le printemps a été plus tardif que d'habitude, ce qui a retardé la pêche ; la pêche, cependant, a été bonne et les pêcheurs se déclarent satisfaits.

La pêche de l'anguille a manqué presque complètement cette année ; les inondations extraordinaires et les hautes eaux ont frustré les pêcheurs de leurs espérances et enlevé à plusieurs leurs réservoirs en treillis ou en pierre.

La seule pêche à l'anguille en pierre se trouve à Ste. Thérèse toutes les autres sont en treillis et n'obstruent pas le courant.

DIVISION DE MISSISQUOI.

P. E. Luke, garde-pêche.

La pêche de l'alose, qui est la plus considérable dans cette division, a rapporté un excellent produit; il en a été pris 4,410, qui ont été vendues fraîches; de 10 à 12 cents chaque.

Il a aussi été pris 182 barils de petit poisson qui s'est vendu de \$7 à \$9 le baril.

La balance totale de ces différentes pêches est d'environ \$1,940, c'est-à-dire \$840 de plus que l'an dernier.

DIVISION DU COMTÉ D'OUTAOUAIS.

W. L. Holland, garde-pêche.

Pendant la dernière saison, les lois de pêche ont été bien observées dans ce district. On a forcé beaucoup de personnes qui pêchaient en contravention formelle à loi, de prendre des licences, ce qui a rendu plus efficace la protection des pêcheries et tous admettent maintenant que pour conserver le poisson, il faut le proscrire pendant le frai.

Le lac du Ruisseau Glaiseux, dans le canton de Villeneuve, est bien peuplé de truite, de brochet et d'achigan.

Le lac du Poisson Blanc est une belle grande nappe d'eau, émaillée de petites îles et rempli de truite, de poisson blanc, etc. Il est situé dans le canton de Bowman: c'est, des nombreux lacs du comté d'Outaouais, un des plus beaux. Les pêcheurs le visitent souvent.

Dans le lac du Trente-unième Mille, dans le haut de la rivière du Lièvre, se trouvent en abondance le poisson blanc, l'achigan et la truite, mouchetée et grise. Les lacs Pemachongo et au Poisson Blanc, sur la Gatineau, sont importants; mais ils sont presque constamment endigués par les marchands de bois, ce qui nuit beaucoup au repeuplement du poisson. Si, comme on en a parlé, il se construisait un chemin de fer dans la vallée de la Gatineau, ces lacs prendraient une très grande importance commerciale, outre qu'ils procureraient beaucoup d'amusement aux pêcheurs ambulants.

DISTRICT DE TERREBONNE, MONTCALM, JOLIETTE ET BERTHIER.

Joseph L. Loranger, garde-pêche.

Grâce aux nombreuses plaintes, auxquelles il était fait allusion dans le rapport du département pour 1871, exposant que les eaux de ces comtés sont pêchées outre mesure et dépeuplées au profit d'étrangers venant des États-Unis et qui exportent la truite dans les places d'eau à la mode, telles que Saratoga, Niagara, etc., pendant la saison de pêche, et la vendent avec de gros profits, il a été résolu de remédier à ce mal. A cette fin, un certain nombre de lacs a été affermé d'une manière spéciale à des pêcheurs canadiens ayant les capitaux et les connaissances nécessaires pour faire le commerce, et M. Loranger a été, par un ordre en conseil, nommé garde-pêche pour ce district. Il constate ainsi le résultat du fonctionnement de cet arrangement pour la première année:—"Les premiers ont acheté tout le matériel d'exploitation des pêcheurs américains, consistant en neuf glacières, onze canots d'écorce, tentes, couvertures, appareils de pêche, etc., etc., pour la somme de \$500. A ce matériel, ils ont ajouté deux chevaux et deux glacières. Du premier juillet au commencement de septembre, temps pendant lequel ils ont employé quinze hommes, leur payant de \$15 à \$28 par mois, en outre de leur pension. Il a été vendu environ 400 lbs. de truite par semaine, à 25 cts. la livre, livrée à Joliette."

La truite, grâce à la grande chaleur de l'été dernier, n'a pas bien mordu. Pas moins de soixante lacs, tous tributaires de la rivière de l'Assomption, ont été explorés et pêchés. On a promis une carte de ces lacs pour la prochaine saison. Quinze ou vingt de ces lacs ne renferment pas de truite, ni à la vérité, d'autres poissons, qui, à raison d'obstacles quelconques à leur débouchés, ne peuvent y parvenir. Bien que le résultat de la pêche de l'été dernier ne soit pas très satisfaisant, les fermiers se proposent de pousser leurs opérations avec plus de vigueur que jamais l'été prochain et d'employer chaque année un capital de \$5,000 à \$6,000.

ANNEXE H.

RAPPORT DE S. WILMOT, ECR., SUR L'ÉTABLISSEMENT DE PISCICULTURE DE NEWCASTLE, ONTARIO, POUR LA SAISON DE 1872.

A l'honorable PETER MITCHELL,
Ministre de la Marine et des Pêcheries, etc., etc.
Outaouais.

MONSIEUR,—Ayant fourni à votre département, les années précédentes, des rapports sur la spécialité de la science de l'élevage artificiel du poisson, telle qu'appliquée ici, il serait superflu de traiter ce sujet autrement que d'une manière générale dans le court rapport de cette année. J'exposerai donc, aussi succinctement que possible, les opérations générales de l'établissement de pisciculture du gouvernement qui est sous ma surveillance immédiate.

Les travaux, ou plutôt pour parler plus exactement, les opérations de l'hiver de 1871-72, (par ce fait que, pendant la plus rude partie de l'année, les œufs de la famille *Salmonidae* sont couvés et éclosent) peuvent être considérées comme un bon résultat, vu que la quantité d'alevins de saumon provenant des œufs soumise à l'incubation a de beaucoup excédé la moyenne des années précédentes.

Il faut sans doute attribuer cette augmentation à la plus grande somme de connaissance et d'expérience acquises relativement à la fécondation et aux autres matières se rattachant à cette science nouvelle. Le procédé au moyen duquel on a obtenu ce résultat paraîtra de prime abord presque contraire à l'action de la nature; car suivant le cours naturel des choses, les œufs et la laite du poisson reproducteur sont presque invariablement déposés dans les endroits où le courant est rapide, là où il coule une grande quantité d'eau. On serait donc porté à croire que l'instinct du poisson lui aurait appris que de cette façon une plus grande quantité d'œufs serait fécondée et que la reproduction annuelle serait plus considérable. Cependant, il résulte des améliorations annuellement faites par moi-même et par d'autres s'occupant de pisciculture, que la fécondation peut être rendue plus efficace que par le moyen employé par la nature. Dans ma première expérience, j'ai essayé d'imiter autant que possible ce que fait le poisson, du moins en tant qu'il a été possible, en plaçant les œufs déposés par les femelles dans un aussi grand réservoir d'eau pure qu'on a pu le faire commodément, et y déposant ensuite la laitance ou le fluide fécondant du mâle. Chaque année depuis, j'ai constaté qu'en mettant moins d'eau avec les œufs, un plus grand nombre était fécondé. En continuant à diminuer chaque année la quantité d'eau, j'ai aussi constaté la proportion de l'accroissement dans la fécondation des œufs pendant la dernière saison; la plus grande partie de ces œufs n'étaient que couverts, tandis que les autres, qui n'avaient pas d'eau du tout, ont produit plus. Satisfait des résultats de cette expérience, j'ai fait la fécondation des œufs durant la présente saison sans les mettre dans l'eau et je constate, autant que les apparences l'indiquent, que la production des alevins sera beaucoup plus considérable que les années précédentes.

Il appert que pendant que j'obtenais ces résultats par l'expérience de chaque année, on a fait de pareils progrès en Europe. D'après un article traduit du russe et publié dans l'été de 1871, je vois que M. Vrasski, de Nickolsk, est arrivé, avant moi, aux mêmes résultats, et le Dr. Atkins, commissaire des pêcheries de l'Etat du Maine, dans son rapport annuel fait à la législature de cet Etat l'année dernière, parle aussi d'une manière très positive sur les avantages qu'il a obtenus en employant la méthode de M. Vrasski pour féconder les œufs. Parmi les gens qui s'occupent de pisciculture, on désigne ce système sous le nom de "fécondation sèche." La théorie et les avantages

pratiques de la "fécondation sèche" qui, de prime abord, semblent être tout à fait contraires à la nature, n'en sont pas moins appuyés sur des raisonnements irréfutables. Il est évident, en effet, qu'il est plus probable que le fluide vital, ou le sperme, vienne en contact avec les œufs, si l'un et les autres étaient réunis dans le rayon d'un vase ordinaire et à l'état normal de ce fluide et de ses œufs quand ils sont déposés par le poisson reproducteur, que s'ils étaient placés dans un courant rapide et coulant un fort volume d'eau, dans une rivière ou un ruisseau, où une grande partie de la laite se mêlerait à l'eau et serait emportée, empêchant par là un grand nombre des œufs déposés dans le gravier, au-dessous, de recevoir la moindre partie du fluide vital qui les féconderait. Dans le premier cas, chaque œuf placé dans un petit bassin vient en contact avec le sperme et le féconde; mais dans l'autre, grâce à la grande quantité d'eau dans laquelle et l'œuf et le sperme sont déposés, la fécondation devient nécessairement restreinte.

C'est donc à cette nouvelle méthode et à l'expérience acquise par une étude attentive et sincère qu'il faut attribuer l'augmentation dans le pourcentage des alevins.

DISTRIBUTION DU JEUNE SAUMON.

On a fait, avec le jeune saumon produit à cet établissement dans le printemps de 1872, de grandes distributions de ce poisson en plusieurs endroits et avec beaucoup de succès. Il faut beaucoup de soin assidu et d'attention pour transporter des alevins, même à une courte distance; mais la besogne devient encore plus difficile et donne plus d'inquiétude quand ce transport se fait au loin, en chemin de fer ou en bateau à vapeur. Les endroits et les cours d'eau choisis pour faire produire le jeune saumon le printemps ont été les suivants: —Wilmot's Creek, Duffin's Creek, Highland Creek, les rivières Rouges Humber et Crédiit, tous à l'ouest de cette place, et à l'est, Grafton Creek, les rivières Trent et Moira.

Outre ces cours d'eau, j'ai aussi choisi un endroit près de Mount Forest, sur la rivière Saugeen, qui se décharge dans le lac Huron à Saugeen, dans le but d'essayer à introduire et à acclimater le saumon dans les eaux douces de nos grandes mers intérieures. Ce transport offrait des difficultés extraordinaires, et que nous avons eu beaucoup de peine à surmonter. D'abord, il a fallu transporter les alevins dans des boîtes de ferblanc à la gare du chemin de fer; ensuite, après être parvenu à Toronto en chemin de fer, il a fallu attendre là pour laisser les chars du Grand Tronc et prendre ceux de la ligne de Grey et Bruce, dont une partie près de Mount Forest n'était pas encore ballastée, ce qui occasionnait de forts cahottements. Arrivé à Mount Forest tard dans la nuit, il me fallu, trouver moyen de faire transporter les boîtes (au nombre de huit) à quelque endroit de la rivière où je pus les laisser en sûreté pendant la nuit et où les alevins pourraient se rafraîchir avant de recommencer le trajet le lendemain matin. Enfin, j'eus beaucoup de difficulté et d'inquiétude à transporter en voiture, sur un très mauvais chemin et par une pluie battante, mes boîtes jusqu'à l'endroit de leur destination. Malgré tout cela, le plus grand nombre des alevins a été transporté en bon état et déposé dans la rivière Saugeen, une partie à Mount Forest et le reste à quelques milles plus bas.

Il faut espérer que cette expérience réussira et qu'en introduisant cet excellent poisson dans des eaux qui ne communiquent ni facilement ni directement avec celles de la mer, il s'y naturalisera, s'y acclimentera et produira des résultats avantageux pour les habitants de cette partie du pays. Au point de vue scientifique, cette transportation sera intéressante et instructive et servira à résoudre la question de savoir si le saumon peut s'acclimater dans des eaux autres que celles qu'il habite ordinairement. Je me propose de continuer cette expérience pendant plusieurs années sur la rivière Saugeen.

Il a été fait une expérience aussi intéressante en juillet dernier: on a introduit dans les eaux de l'Outaouais un certain nombre d'alevins. Après un examen préliminaire, le commissaire des pêcheries, M. Whiteher, a choisi la rivière au Saumon pour essayer d'y faire repeupler le saumon. Cette rivière se décharge dans l'Outaouais à environ quarante milles plus bas que la capitale. M. Whiteher a fait un rapport très clair et renfermant beaucoup de renseignements sur la production probable du saumon dans cette rivière, si elle en était peuplé. Ce rapport a été publié dans l'un des annexes du rapport annuel de

votre département pour l'année dernière et on y recommande de transporter quelques milliers d'alevins de cet établissement dans la rivière pour la rendre, par la pisciculture naturelle et artificielle, une rivière à saumon. En conséquence, je partis d'ici, vers la fin de juin dernier, avec quelques milliers de poissons. Je les mis dans des boîtes de zinc percées très fin, entrant dans de plus grands vases, en partie remplis d'eau; les boîtes percées n'avaient que la moitié de la hauteur des vases extérieurs, le reste de l'espace étant rempli de glace qui, en se fondant, coulait dans la boîte au-dessous, rafraîchissant et aérant l'eau. Par ce moyen et grâce à des soins continuels, le jeune saumon a été transporté à Outaouais en chemin de fer sans guère de pertes. Alors les boîtes percées renfermant le poisson furent sorties et plongées dans la rivière pendant toute la nuit. Le lendemain matin, elles furent remises dans les seaux et transportées en bateau à vapeur à Montebello, près de l'embouchure de la rivière au Saumon et en canot pour remonter le courant jusqu'à ce qu'on eût rencontré un endroit favorable pour les distribuer. L'endroit choisi par M. Whitcher, qui m'accompagna à partir d'Outaouais et qui m'a rendu de laborieux et précieux services dans la réalisation de ce projet, un détour de la rivière, à quelques milles au-dessus de son embouchure, où l'eau coule sur un beau fond de gravier. C'est là et à d'autres endroits plus haut offrant les mêmes avantages que le jeune saumon fut mis en liberté. Sortis des boîtes où ils étaient renfermés, ils prirent possession de leur nouvelle demeure apparemment avec beaucoup de plaisir, nageant et jouant dans le courant rapide jusqu'à ce qu'ils se fussent trouvés un logement sûr, au-dessous des rochers et des cailloux, où ils commencèrent immédiatement à pourvoir à leur vie, se tenant sur le qui-vive et cherchant la nourriture nécessaire à leur existence et à leur croissance. Malgré les difficultés innombrables et les misères que ces petits poissons durent subir pendant le trajet, en chemin de fer et autrement, et la chaleur écrasante qu'il faisait à cette époque, les pertes, comparativement parlant, furent très peu considérables. Pour tenter la même chose, l'été prochain, on s'y prendra plus à bonne heure, et il est tout probable qu'il n'y aura pas de perte à regretter.

M. Whitcher m'informe que depuis il a visité la rivière à plusieurs reprises et constaté que ce jeune poisson croit admirablement.

TRANSPORT DU POISSON À L'ÉTAT EMBRYONNAIRE.

Pendant la dernière saison, on a adopté pour le transport du poisson au loin un autre système qui consiste à transporter les œufs un peu avant l'éclosion, quand l'embryon est assez développé et assez fort pour être manipulé et transporté.

Désirant placer des alevins dans la rivière Crédit, je choisis un endroit appelé Alton, à environ cinquante milles de Toronto par chemin de fer. Vers le milieu d'avril, j'y transportai quelques milliers d'œufs de saumon à l'état embryonnaire, dans des bocaux en ver remplis d'eau. En arrivant, je fis faire une auge de pin, longue de six pieds, ayant six pouces de largeur et six pouces de profondeur; je plaçai cette auge dans les soubassements d'un moulin à farine, bâti sur la rivière; j'introduisis dans cette auge ou boîte un jet d'eau coulant constamment; je mis au fond du gravier fin dans lequel je dispersai les œufs. Il ne s'en perdit pas dans le trajet. Je les confiai au soin de M. Higgins, le gardien local de la rivière, auquel je donnai les instructions nécessaires et j'appris ensuite que l'éclosion s'était bien faite et que les alevins avaient été mis dans la rivière.

POISSON BLANC.

Pendant la dernière saison, un grand nombre de poissons blancs (*Coregonus Albus*) ont été élevés à cet établissement. Après l'éclosion, ils furent distribués à pleins seaux dans les eaux du lac Ontario, un petit nombre seulement ayant été gardé dans un petit étang (creusé pour les y placer) destiné à servir aux expériences. Quelques uns, lorsque l'étang se couvrit de glace, avaient atteint une grosseur considérable.

TRUITE SAUMONNÉE.

Il a aussi été placé dans cet étang une certaine quantité d'œufs de truite saumonée qui n'ont pas produit autant que j'aurais pu le désirer, bien qu'un bon nombre de poissons

en soit sorti. Jusqu'à présent, la petitesse de l'établissement m'a empêché de soumettre à l'incubation une grande quantité d'œufs de ce précieux poisson. Quand l'établissement sera agrandi suffisamment, il faudra faire tous les efforts possibles pour y produire chaque année une grande quantité de truites saumonées.

VENTES D'ŒUFS.

La quantité d'œufs vendue aux étrangers n'a pas été aussi considérable que l'année précédente. La cause de cette diminution des ventes d'œufs s'explique comme suit : Les commissaires des pêcheries du Maine, du Connecticut et de quelques autres Etats de l'Union Américaine se sont entendus pour se procurer les œufs de saumon dans quelques-unes des rivières de ces Etats. Le Dr. Atkins, commissaire pour le Maine, a été chargé par quelques autres Etats de faire un puissant effort pour se procurer des saumons reproducteurs dans la rivière Penobscot, dans le Maine. Il était convenu que s'il parvenait à se procurer des œufs, ils seraient divisés proportionnellement entre les différents Etats qui lui avaient confié ce soin. Le Dr. Atkins, se mettant à l'œuvre avec zèle et énergie, réussit à se procurer une certaine quantité d'œufs provenant du saumon acheté des pêcheurs qui l'avaient pris à la seine sur la rivière Penobscot. Ces saumons furent transportés en bac à un endroit convenable et enfermés là jusqu'au temps du frai. Quand le temps fut arrivé, on leur enleva leurs œufs, qui furent placés dans un établissement temporaire, où on les garda jusqu'à ce qu'ils fussent fécondés, après quoi on les expédia aux commissaires qui avaient contribué à cette entreprise. Ceci explique pourquoi il n'a pas été fait de ventes considérables aux Etats-Unis. Une autre raison est sans doute le fait qu'on a trouvé trop élevé le prix qu'on demandait à cet établissement, prix qui excédait les ressources à la disposition des acheteurs.

Le succès qui a couronné les démarches du Dr. Atkins pendant la saison de 1871-72 induisit tous ceux qui avaient contribué à cette entreprise et d'autres qui s'y associèrent à agrandir le champ de leurs opérations pour cette saison. Une assemblée générale des commissaires et des autres personnes intéressées dans cette entreprise fut convoquée à New-York le printemps dernier et il fut résolu de prélever les fonds nécessaires pour organiser un grand établissement de pisciculture sur la rivière Penobscot. Il fut convenu que le Dr. Atkins en aurait la surveillance et que cet établissement serait construit sur des dimensions qui le mettraient en état de fournir la quantité d'œufs de saumon dont les différents Etats ont besoin. Le Dr. Livingston Stone fut autorisé à se rendre en Californie pour faire une provision d'œufs venant de la rivière Sacramento et d'autres rivières de cet Etat pour les expédier, par le chemin du Pacifique, aux Etats qui en auraient besoin.

Je n'ai pu, jusqu'aujourd'hui, constater le succès qui a couronné les opérations sur la rivière Penobscot ; mais, d'après ce que j'ai vu sur les journaux au sujet de la tentative faite en Californie, je suis porté à croire qu'elle n'a guère donné de résultats satisfaisants.

Les fréquentes visites faites à cet établissement par les commissaires des différents Etats-américains, depuis que j'ai introduit la pisciculture dans le pays, montrent le grand intérêt qu'ils portent à ce genre d'industrie, et s'il faut en juger par les grands efforts qu'ils font pour organiser de pareils établissements afin de se procurer des œufs de saumon fécondés pour les distribuer dans leur pays, il est probable que pendant la prochaine saison on ne recevra à cet établissement aucune, ou du moins que peu de commandes.

ACCROISSEMENT DU SAUMON DE DEUX ANS ET DU SAUMONNEAU.

Pendant toute la dernière saison, on a vu dans la rivière un grand nombre de saumons de deux ans et de saumonneaux. Il en a été pris beaucoup dans une boîte qui se trouve au pied de l'étang. Le seul passage qu'ils eussent pour se rendre à cette boîte était un tube

souterrain conduisant l'eau d'une branche de la rivière à l'étang. Le nombre qui a fréquenté la rivière a dû être très considérable, si on en juge par ce qui est passé dans ce petit courant et dans cet obscur conduit et en pêchant dans la rivière, l'été dernier, on a souvent pris du saumonneau à la mouche. Dans la dernière partie de l'été, surtout au temps du frai, on aurait pu facilement compter, dans les beaux jours, des centaines de jeunes saumons, se chauffant au soleil dans les rapides peu profonds. Ce fait indique qu'un grand nombre de jeunes saumons ont été produits dans la rivière et n'attendent que le temps où l'instinct les y poussera pour émigrer dans les grandes eaux où ils trouveront plus de nourriture et prendront toute leur croissance.

COMBIEN DE TEMPS LE SAUMON PEUT VIVRE SANS NOURRITURE.

Dans l'automne de 1871, dans la dernière partie du mois d'octobre, quatre gros saumons, et un saumon de deux ans ont été mis dans un petit étang ou réservoir, rempli d'eau à côté de l'établissement, après qu'on leur eût enlevé leurs œufs. Ce réservoir est alimenté par un tuyau souterrain, dont l'extrémité est bouchée par un grillage en zinc percé pour empêcher le petit poisson d'y entrer. L'étang à 60 pieds sur 20 de surface, est plus petit au fond et renferme constamment une épaisseur d'eau d'environ quatre pieds. Ces saumons furent mis dans l'étang par curiosité, afin que les visiteurs pussent mieux les voir. Peu de temps après y avoir été mis, ils se couvrirent d'une espèce d'excroissance blanche, plus développée chez les uns que chez les autres. Cette excroissance est parasitaire et s'aperçoit presque invariablement sur les poissons malades, blessés ou contusionnés et finit généralement par les faire mourir en peu de temps. A la fin du mois de novembre suivant, la glace se forma sur l'étang et le recouvrit jusqu'au mois d'avril suivant. On n'espérait pas que ces poissons fussent vivants au printemps, car on supposait qu'ils étaient privés de nourriture et on est généralement d'opinion que le "poisson ne peut pas vivre sous la glace, où l'air ne peut l'atteindre." Mais aussitôt que la chaleur du soleil eut fondu la glace à la tête de l'étang, dans le mois d'avril, les saumons se montrèrent tous, avec une couleur brillante et débarrassés de l'excroissance. Ils paraissaient cependant très maigres et décharnés. Quand la glace fut complètement fondue, on les voyait jouer dans l'étang, sautant souvent à deux ou trois pieds au-dessus de l'eau. On ne les voyait jamais manger, bien qu'on leur jetât de la nourriture. On enleva le grillage qui recouvrait l'extrémité du tuyau et une grande quantité de petits poissons, chabots, poissons dorés, (shiners), petits saumons, etc., entra dans l'étang, mais on ne vit jamais les saumons en manger. On jeta souvent dans l'étang des vers et de la viande de diverses espèces et en les surveillant attentivement on constata qu'ils ne recherchaient rien de substantiel.

Un habile pêcheur à la mouche visita l'établissement dans le cours du mois de mai dernier. La quantité de saumon qu'il a pêché à la mouche dans la rivière St. Jean, sur la rive nord, en 1871, est sans précédent. Avec ma permission, il tendit une ligne à mouche pour la truite dans le réservoir pour prendre un des nombreux saumonheaux qui s'y trouvaient, pour le voir et un de ces saumons mordit. Mettant une mouche à saumon à la place de la mouche à truite, il tira bientôt un saumon qui était très maigre et pouvait peser environ dix livres. On le décrocha pour le mettre dans l'étang. A plusieurs reprises dans la suite, les saumons furent pris de la même façon, mais on ne put jamais leur faire manger de l'appât ou de la nourriture d'aucune sorte. Dans le mois de juillet, quand l'eau fut réchauffée, ils étaient très noirs et paraissaient comme des squelettes, quelques-uns devinrent aveugles et définitivement ils moururent tous. En les disséquant, on ne trouva rien dans l'estomac. L'œsophage était tellement contracté, qu'on eut cru qu'il était tout d'un morceau. Je suis fermement convaincu qu'il n'était entré aucune nourriture dans l'estomac de ces poissons depuis le mois d'octobre jusqu'au moment où ils moururent en juillet, c'est-à-dire pendant huit mois, et il est même tout probable qu'ils avaient été plus longtemps sans prendre de nourriture, puisqu'il est constaté que le saumon ne prend pas de nourriture après avoir laissé l'eau salée. Ceci porterait à treize mois la longueur de leur jeûne, vu qu'ils avaient commencé dans le mois de mai ou de juin de l'année précédente

leur migration de la mer. L'expérience faite avec ces poissons constate une anomalie particulière : ils recherchaient la mouche artificielle mais ne voulaient prendre ni la mouche naturelle ni d'autre nourriture.

RÉSULTATS DES EXPÉRIENCES SUR LE SAUMON EN 1872.

Ruisseau de Wilmot.—Le nombre de poissons revenant dans ce ruisseau l'automne dernier pour frayer a été très satisfaisant. On trouvait le poisson dans presque tous les étangs et les endroits cachés du ruisseau. On en voyait de dix à vingt et même plus tous les jours sous le pont du grand chemin macadamisé et le public qui traversait ce pont était heureux et content de voir le poisson en aussi grand nombre sur une distance de près d'un mille en bas de l'établissement, dans les endroits de la rivière rempli de gravier et propice au frai était transformé en lits de frai par les saumons qui y ont naturellement déposé des milliers d'œufs. Outre les œufs ainsi déposés sur le lit de la rivière, quelques centaines de milliers furent enlevés artificiellement aux saumons reproducteurs et déposés dans les réservoirs.

Ruisseau de Grafton.—Le saumon n'est pas venu en aussi grand nombre dans cette rivière cette année que dans quelques-unes des années précédentes. La grande sécheresse qu'il faisait au temps du frai a tellement fait baisser l'eau dans la rivière qu'il était complètement impossible au poisson du lac d'en remonter le cours. Pendant une petite inondation, une certaine quantité est parvenue au récipient construit sur la rivière, ce qui a permis de ramasser une grande quantité d'œufs qui ont été transportés à New-Castle. Par ce dessèchement de la rivière, un grand nombre de saumons ont été forcés de déposer leurs œufs sur le rivage graveleux du lac. Naturellement, ces œufs ont tous été perdus.

Rivière Trent.—J'ai été informé que l'automne dernier le saumon a fréquenté la rivière Trent en grand nombre. Comme cette rivière coule un assez gros volume d'eau, il sera très difficile, pour le moment, de donner un état exact de l'augmentation du poisson dans ce cours d'eau.

Ruisseau de Barber.—Ce ruisseau est à quelque distance à l'ouest du ruisseau Wilmot et traverse la ville de Bowmanville. Ayant appris qu'un grand nombre de poissons y étaient entrés et tués, je nommai immédiatement un gardien pour avoir soin de cette rivière. Il surprit un individu violant la loi, le fit comparaître devant le maire et payer l'amende. Dans le cours du procès, il a été déclaré sous serment par deux témoins " qu'ils avaient vu, à cette époque, plus de saumon dans le ruisseau Barber qu'il y en avait eu pendant les quinze dernières années réunies. "

Ruisseau de Lynd.—Ce ruisseau est plus à l'ouest et traverse le canton de Whity. M. Kerr, l'énergique agent des pêcheries pour ce district, écrit : " L'automne dernier, le saumon avait quinze places de frai dans ce ruisseau. " C'est la meilleure preuve que ce poisson retourne dans ce ruisseau.

Ruisseau de Duffin.—Il est encore plus à l'ouest. Le même gardien dit qu'il y avait là une grande quantité de saumons en octobre et en novembre, environ cent-vingt y ont laissé leurs œufs. Ce rapport est très encourageant.

Ruisseau Rouge.—Quelques saumons ont été trouvés dans ce ruisseau, loin de son embouchure, dans le canton de Markham. Il y avait longtemps qu'on en avait vu là.

Rivières Humber et Crédit.—Je suis informé que quelques saumons sont entrés dans ces deux rivières.

Je n'ai pas visité les ruisseaux et les rivières plus haut mentionnées, excepté les ruisseaux Wilmot et de Grafton, pendant la dernière saison. La grande attention qu'il me fallait donner à ces deux ruisseaux pendant le temps du frai, (qui est très court) et la difficulté que j'ai eue à me procurer des œufs de truite saumonée et de poisson blanc, qui doivent aussi

être ramassés dans le même temps, ont tellement absorbé tout mon temps, qu'il m'a été complètement impossible de visiter les autres petites rivières où l'on me disait que le saumon était entré et de leur donner la moindre attention. D'après ce que je dis de ces rivières, dont j'ai parlé brièvement, et les renseignements que j'ai obtenus des gardiens qui en ont soin, il est incontestable que le saumon y revient.

DIMINUTION DU SAUMON DANS LES RIVIÈRES.

Dans beaucoup de petites rivières se jetant dans le lac Ontario, la diminution, à chaque volume des eaux est un obstacle sérieux au repeuplement du saumon. Et, je le crains, si cet obstacle devient plus grand, par le fait du défrichement qui tarit les sources de ces rivières en les exposant plus à l'action du soleil et de l'atmosphère, qui augmente l'absorption et l'évaporation et qui diminuent le volume de l'eau qui passait dans ces rivières pour arriver au lac.

On remarque qu'à l'embouchure de ces rivières, l'eau du lac, pendant le mauvais temps, forme un long et étroit banc de gravier. Autrefois, la force plus grande du courant formait dans ce gravier un passage par où le saumon pouvait entrer en sortant du lac. Mais aujourd'hui, plusieurs de ces rivières sont tellement rétrécies et le volume de leurs eaux est tellement diminué par les causes que j'ai indiquées plus haut, que le chenal ou le passage à travers le banc de gravier est fermé et l'eau filtre à travers ce gravier pour se rendre dans le lac. Une observation pratique a démontré que souvent le saumon ne peut pas entrer dans ces rivières; il est en conséquence obligé de déposer ses œufs sur les rivages graveleux et sablonneux du lac, où ils sont balayés par le vent ou enterrés dans le sable et perdus. C'est ce qui est arrivé l'été dernier et à mesure que ce fait se reproduira davantage, il nuira beaucoup au repeuplement du saumon dans ces localités.

ŒUFS DE POISSON EN RÉSERVE.

On peut dire sans crainte qu'actuellement il y a dans cet établissement *trois cent cinquante-cinq mille* œufs de saumon fécondés qui subissent l'incubation dans les réservoirs. Leur excellente apparence indique une bonne fécondation. A la vérité, on distingue presque dans tous les formes de l'embryon, et, à moins de causes imprévues, il est hors de doute que presque tous éclosent et produiront autant d'alevins.

Il y a aussi près d'un million d'œufs de poisson blanc qui sont dans ce même état. Ces œufs, contrairement aux œufs de saumon (qui sont placés sur des grilles ou plateaux) sont gardés dans des bassinets en zinc percés très fin. Par ce moyen, on les tient sous le contrôle et les soins de l'assistant, qui peut ainsi les trier et les nettoyer. Puis ces bassinets, étant percés très fin, empêchent les alevins de se perdre après l'éclosion.

Ces alevins étant très petits, une grande quantité se perdaient ordinairement, ce à quoi on a remédié par l'emploi du nouvel appareil. Une grande quantité de jeunes poissons blancs pourra être distribuée au mois d'avril prochain. Nous avons aussi en disponibilité un grand nombre d'œufs de truite saumonée qui ont été ramassés dans la baie Géorgienne, près de Thornbury, dans le mois de novembre dernier.

INFORMATION AUX PERSONNES DÉSIRANT SE PROCURER DES ŒUFS.

Les personnes désirant se procurer des œufs fécondés ou des alevins de saumon, de truite saumonée ou de poisson blanc pour les distribuer dans les rivières du pays, devront en donner préalable avis à votre département, à Outaouais, ou à cet établissement et indiquer dans cet avis la localité, et, autant que possible, la nature des eaux dans lesquelles les œufs ou les alevins qu'ils demandent devront être déposés. Sur cet avis, on leur donnera tous les renseignements possibles et on leur dira s'il est à propos de mettre des œufs ou des alevins dans les eaux indiquées; car si on trouve que ni les eaux ni l'endroit ne sont propices, il ne serait ni sage ni sûr de les y mettre, vu qu'en définitive cet essai ne serait qu'un insuccès et une cause de perte pour les personnes qui y prendraient part.

INFRACTIONS AUX LOIS DE PÊCHE.

Pendant la dernière saison, j'ai soumis quelque cas graves d'infractions aux lois de pêche. Dans un de ces cas, deux contrevenants ont été traduits devant un juge de paix pour avoir pêché dans une petite rivière qui avait été spécialement réservée pour la reproduction naturelle et artificielle du saumon. L'offense étant bien prouvée, les coupables ont été condamnés à chacun une amende de cent piastres. Le moins coupable les deux (si on peut parler ainsi, quand on sait que tous deux étaient coupables) n'a payé de suite qu'une partie de l'amende, ayant obtenu délai pour le reste. L'autre, contrevenant volontaire et bien déterminé, a porté la décision du magistrat en appel devant la cour des sessions de quartier. Devant ce tribunal, l'offense a été clairement prouvée, mais le jury sympathisant avec le coupable, il a été libéré.

On constate généralement que dans les causes où la couronne est demanderesse et l'offense une infraction aux lois de chasse et de pêche, les jurés méconnaissent trop souvent la dignité de leur position et les devoirs qu'ils ont à remplir envers le public et s'oublient parfois au point d'agir comme partisans et pleins de sympathies pour le contrevenant, si coupable qu'il soit de l'offense pour laquelle il est traduit devant eux.

La conduite des jurés, dans les causes de cette nature, montre qu'il est nécessaire de modifier les dispositions de l'acte des pêcheries qui permettent d'appeler des décisions des magistrats dans les cas de violation de la loi.

Une autre infraction volontaire et flagrante de la loi de pêche a été commise dans la rivière Grafton par des personnes qu'on n'a pu découvrir. Une quinzaine de vagabonds, la figure noircie et déguisés se rendirent en voiture à cet endroit vers une heure du matin, un dimanche au mois d'octobre dernier, et demandèrent à être admis dans la bâtisse servant de réservoir et dans laquelle se trouvait alors un grand nombre de saumons qu'on avait réunis par mesure de prudence, pour leur enlever leurs œufs quand ils seraient bien formés, les briseurs de porte nocturnes (*buglars*) et ces incendiaires, (car ils se rendirent coupables des deux crimes) essayèrent de pénétrer dans la bâtisse par effraction et d'y mettre le feu, ce à quoi ils renoncèrent quand ils y découvrirent les deux gardiens. Laisant là une partie de leur bande pour intimider les gardiens, les autres allumèrent des torches, s'armèrent de dards et tuèrent tout ce qu'il y avait de saumon un peu plus bas dans la rivière. L'eau étant basse et claire, pas un seul poisson ne put échapper à la destruction. Les maraudeurs retournèrent ensuite dans la campagne, et n'ont pu être découverts jusqu'aujourd'hui, bien qu'on ait offert des récompenses à quiconque fournira les moyens d'amener ces misérables devant la justice et de les faire condamner.

Je mentionne incidemment ces faits dans mon rapport pour montrer combien il est facile, par les moyens diaboliques que je viens d'exposer, de faire perdre le fruit de longues années de travail consacrés au repeuplement du saumon dans les petites rivières. Ajoutez à cela la tiédeur des autorités locales à faire respecter la loi, et, comme dans le cas que j'ai mentionné, les sympathies des jurés pour les contrevenants qu'ils mettent en liberté. Cela doit montrer à votre département et à la population intelligente du pays combien notre tâche est dure et difficile, et combien il est décourageant pour des personnes zélées et énergiques de mener à bonne fin l'introduction d'une nouvelle industrie ou une entreprise publique, lors même qu'elle a pour objet l'amélioration et la prospérité du pays.

Je joins à ce rapport la correspondance relative à la présentation d'une médaille d'argent qui m'a été donnée par la célèbre société d'Acclimation de France en reconnaissance des services que j'ai rendus dans l'art de la pisciculture.

J'ai l'honneur d'être

Votre obéissant serviteur,

SAMUEL WILMOT.

New-Castle, 31 décembre 1872.

SOCIÉTÉ D'ACCLIMENTATION.

(Fondée le 16 février 1854.)

Paris, 11 avril 1872.

A Samuel Wilmot, Ecr.

New-Castle, Ontario.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous informer que la société d'Acclimation, sur la recommandation de son comité de récompense, vous a accordé une médaille de première classe pour vos découvertes dans l'art de la pisciculture.

Ce prix vous sera présenté à l'assemblée publique annuelle de la société, qui aura lieu le 26 avril 1872, à deux heures précises, à la salle de la société d'Horticulture, rue de Grenelle, No. 84.

Recevez, monsieur, l'assurance de ma considération la plus distinguée.

A. GEOFFREY W. HILAIRETTE,

Secrétaire-Général.

P. S.—Des sièges spéciaux seront réservés aux médaillés et cette lettre vous servira de billet d'entrée, à la place des billets spéciaux qui seront distribués au bureau de la société, rue de Lille, No. 19, à quatre heures P. M.

Lord Lyons au Comte de Granville. :

PARIS, 27 avril 1872.

MILORD,—Le 20 courant, j'ai eu l'honneur de recevoir une demande de M. Drouyn de Lhuys, président de la société d'Acclimation, me priant de recevoir et d'expédier à leur adresse les médailles qui seraient accordées à certains sujets britanniques qui se sont distingués en travaillant à atteindre l'objet de l'association, mais qui ne pouvait pas assister à la distribution des ces médailles. J'ai maintenant l'honneur de transmettre à Votre Seigneurie, avec la présente lettre, une médaille accordée à M. Samuel Wilmot, de New-Castle, Canada, pour un "appareil de pisciculture" et de la prier de prendre les mesures qu'elle croira à propos pour faire parvenir cette médaille à son titulaire.

J'ai l'honneur, etc,

LYONS.

LE COMTE DE GRANVILLE, C. J., etc.

Le Ministre des colonies au Gouverneur-Général :

DOWNING STREET, 6 mai 1872.

MILORD,—J'ai l'honneur de transmettre à Votre Seigneurie copie d'une dépêche reçue au bureau des affaires étrangères de l'ambassadeur de Sa Majesté à Paris, renfermant une médaille accordée à M. Wilmot, de New-Castle, Canada, et de vous prier de faire transmettre cette médaille au monsieur à qui elle est destinée.

J'ai l'honneur d'être, etc.,

KIMBERLY.

Le Gouverneur-Général Le Très-Honorable

LORD LISGAR, G.C.B., G.C.M.G..

BUREAU DU GOUVERNEUR-GÉNÉRAL,
OTTAWA, 22 mai 1872.

MONSIEUR,—J'ai reçu instruction du gouverneur-général de vous envoyer avec la présente copie d'une dépêche et son incluse du ministre des colonies, transmettant une médaille d'argent qui vous a été accordée par la Société d'Acclimatation de Paris.

J'ai l'honneur d'être, Monsieur,

Votre très obéissant et humble serviteur,

F. TURVILLE,

Secrétaire du Gouverneur.

S^d WILMOT, Ecr., Newcastle, Ontario.

ANNEXE I.

A L'HON. P. MITCHELL,

Ministre de la Marine et des Pêcheries, etc.,
Ottawa.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur par la présente de soumettre à votre département, un rapport sur le choix de l'emplacement et les frais de construction d'un établissement pour la reproduction artificielle du saumon, sur la rivière Restigouche.

Après avoir examiné les chutes de la rivière Dartmouth, selon vos instructions données par lettre en juillet dernier, je pris le steamer du Golfe à Gaspé, à destination de Dalhousie, à la tête de la Baie des Chaleurs. En y arrivant, je me rendis par la route de la diligence à Métapédia, puis sur la rivière Restigouche, dans le but d'y choisir une ou plusieurs places convenables à la reproduction artificielle du saumon, et pour me conformer aux instructions que votre département m'avait données à ce sujet. Le lendemain de mon arrivée à Métapédia, je cherchai à voir M. Mowat, officier des pêcheries de ce district, et, après m'être abouché avec lui, je me procurai une voiture et me rendis à sa résidence, appelée "Dee Side," sur les rives de la Restigouche. Le jour suivant, j'obtins les approvisionnements nécessaires pour mon voyage, ainsi que des hommes et des canots, et je commençai à remonter la rivière, en examinant attentivement les différents endroits qui se présentaient, dans l'intention de choisir un ou plusieurs emplacements propres à l'objet de ma mission. Très près du point d'où je partis, je remarquai un joli ruisseau descendant d'une montagne, appelé "Robertson's Brock," lequel se décharge dans la rivière à une courte distance de la résidence de l'inspecteur; mais ayant été informé que je trouverais nombre d'autres ruisseaux semblables à différentes places entre cette rivière et le confluent de la Tom-Kedgwick (Quatouamkedgwick), un des principaux affluents de la Restigouche, je crus plus sage de me rendre à ce point et d'examiner sur la route les petits ruisseaux et les lieux qui pourraient être utilisés afin qu'en retournant sur mes pas, je pusse être en état de faire un choix judicieux.

Le voyage pour remonter le Restigouche se fait nécessairement avec quelque lenteur, à cause du fort courant et de la rapidité continue de ses eaux, et l'on ne remarque que peu de différence dans l'impétuosité de la rivière entre le point où la Métapédia se décharge et le confluent de la Tom-Kedgwick, situé à vingt-sept milles plus haut. Si le trajet semble quelque peu ennuyeux pour remonter les eaux de cette belle rivière, la rapidité avec laquelle vous les descendez, dédommage amplement de cet ennui; car, tandis qu'il faut ordinairement trois jours pour atteindre l'embouchure de la Kedgwick, un seul est nécessaire pour accomplir le même trajet au retour. Aucun ne regretterait un voyage dans le haut de la Restigouche, au point de vue de l'étude de la nature, ou de l'admiration de ce qui est réellement beau. Ses eaux claires, transparentes, limpides et bien aérées, sont aussi fraîches et agréables au palais au milieu de l'été que l'eau de source elle-même. L'aspect sauvage et les scènes grandioses qui s'offre à la vue sont presque indescriptibles. A plusieurs des courbes de la rivière, un vaste panorama se déroule, nous fait penser à l'existence d'un gigantesque amphithéâtre dans ces lieux agrestes, charme nos regards et remplit notre âme de frayeur. Ajoutez à cela le son harmonieux des rapides écumants qui étincellent au soleil et à travers lesquels vous passez

constamment, et vous verrez que tout est combiné pour faire de la fameuse Restigouche une des rivières de ce continent les plus agréables à visiter, soit pour les touristes ou les amateurs.

Durant le premier jour de mon trajet sur la rivière, je remarquai deux ou trois jolis ruisseaux de montagne; je débarquai de mon canot à chacun d'eux et les examinai attentivement; je campai le soir près de Tom's Brook, qui est un ruisseau très limpide, mais après l'avoir exploré, je le trouvai trop inaccessible pour les fins de la pisciculture.

Le lendemain, j'atteignis le ruisseau aux Sauvages (Indian-pool Brook.) Ce ruisseau semblerait bien adapté pour un établissement de pisciculture, vu qu'il se jette dans la rivière à un endroit où il y a une ancienne clairière avec une petite maison y érigée. Il a un approvisionnement suffisant de belle eau claire, avec de nombreuses facilités d'endiguier et former des étangs, pour y placer des individus reproducteurs et garder le frai. Mais sa température est très basse, vu qu'en juillet, lorsque j'examinai le ruisseau, j'en trouvai l'eau si froide qu'il était presque impossible d'y tenir la main pendant quelques moments. Je crains que cette température froide retarderait beaucoup l'incubation des œufs et les empêcherait d'éclore jusqu'en juin ou juillet. Cela serait très préjudiciable, attendu qu'il ne resterait plus qu'une courte période pour la croissance du fretin avant la fin de la saison et l'arrivée des grands froids de l'hiver. Je m'assurai qu'on se procurerait facilement ici une grande quantité de saumons reproducteurs, vu que le ruisseau entre presque aussitôt dans le fameux étang aux Saumons de la Cabane aux Sauvages (Indian-House Salmon Pool), dans lequel, chaque année, quantité de ces poissons sont pris par les pêcheurs à la mouche et autres.

En poussant plus loin, j'atteignis la rivière Patapédia, affluent assez considérable qui se décharge dans la Restigouche par la rive gauche, juste à la frontière des provinces du Nouveau-Brunswick et de Québec. On dit qu'il est navigable sur environ trente milles et que son cours est très rapide. A cet endroit, la rivière me parut trop large pour mon dessein, et comme je désirais me rendre jusqu'à la Tom-Kedgwick, je ne poussai pas plus loin l'examen de la Patapédia.

Sur le soir, j'atteignis un étang désigné sous le nom du "Trou du Diable," près duquel coule un petit ruisseau, et j'y campai pour la nuit. Je trouvai ce cours d'eau trop petit pour la mise à exécution de mon dessein.

Le lendemain matin, je remontai, en passant par nombre de beaux étangs aux saumons, jusqu'à un point près du confluent de la Tom-Kedgwick et de la rivière principale, et je rencontrai plusieurs ruisseaux sur ma route; aucun d'eux, cependant, ne me parut bien adapté ou situé pour l'objet que j'avais en vue. Pendant qu'on faisait les préparatifs pour passer la nuit, j'avançai une courte distance sur la rivière, pour me rendre à l'endroit où le garde-pêche de la Kedgwick était campé; il me donna de précieux renseignements sur la capacité de la rivière et les avantages qu'elle présente comme frayère naturelle.

La précaution prise par M. Mowat, l'inspecteur-général de la Restigouche, en nommant un garde-pêche local à l'embouchure de la Kedgwick, durant la saison de migration du saumon, est très judicieuse. Personne ne peut remonter la Kedgwick sans passer à l'endroit où se trouve la cabane du garde-pêche, et comme à l'aide de son canot il circule fréquemment sur la rivière, il est à peine possible que des pêcheurs puissent illégalement tendre des filets ou autres engins pour y prendre du saumon sans être aussitôt découverts.

Comme la rivière Kedgwick était réservée exclusivement pour la reproduction naturelle du saumon, j'éprouvais un grand désir de la traverser, dans le but de l'examiner soigneusement et de faire rapport sur les avantages naturels qu'elle possède, mais le nombre de devoirs à accomplir ailleurs ne me permit pas de le faire à cette saison. Le garde-pêche m'informa que dans ses tournées sur la rivière, il avait vu quantité de saumons dans les nappes d'eau et étangs supérieurs.

La rivière Tom-Kedgwick est navigable depuis son embouchure jusqu'à une distance de quarante milles, et s'étend environ soixante-dix milles dans la direction nord-ouest dans les hautes terres, où elle prend sa source, et est alimentée par une multitude de ruisseaux et fontaines de l'eau la plus limpide. Une communication presque sans interruption existe entre cette rivière et les eaux supérieures de la Restigouche et de la Grande Rivière—affluent de la rivière St. Jean; un court portage seulement les sépare. Les fabricants de bois, les

voyageurs et autres personnes qui désirent un trajet rapide entre les eaux supérieures des rivières St. Jean et Restigouche se servent fréquemment de cette route.

Après avoir campé une nuit à "Jim's-Hole," à deux milles environ en aval de l'embouchure de la rivière Kedgwick, je me préparai à mon voyage de retour. A cet endroit de la rivière, aussi bien qu'à plusieurs autres, je remarquai particulièrement des signes évidents de la reproduction croissante du saumon. Ceci a, sans doute, été amené par les efforts de votre département en faisant observer plus généralement la fermeture de la pêche, et en empêchant aussi l'installation des filets en aucun temps dans les nappes et étangs de la rivière. En outre, le fait qu'on a réservé la Kedgwick pour la propagation naturelle du saumon, produira non-seulement pour le présent, mais encore pour l'avenir, de grands et durables avantages pour les pêcheries de rivières et d'estuaires. La preuve en est dans le nombre extraordinairement grand des saumons de deux ans que l'on a trouvé à tous les points de la rivière; ils étaient si nombreux que plusieurs des vieux pêcheurs et autres personnes disaient "qu'un nouveau banc de saumons beaucoup plus petits qu'autrefois fréquentait la rivière." Une erreur très remarquable a cours souvent parmi les vieux pêcheurs et autres habitants des bords des rivières: ils disent que le saumon de deux ans (grilse) est un poisson distinct de son parent, le saumon. Il n'y a pas de signe plus évident qu'une rivière aux saumons s'améliore, où qu'elle se maintient dans de bonnes conditions, que lorsqu'un bon nombre de ces nouveaux bancs de saumons de deux ans fréquentent ses eaux.

En descendant, j'examinai de nouveau quelques uns des cours d'eau dont j'ai déjà fait mention, mais je n'en trouvai aucun d'aussi bien adapté ou d'un accès aussi facile que le ruisseau de la Cabane aux Sauvages et le ruisseau de Robertson, et après mûre considération, je choisis ce dernier comme le plus propre à l'établissement projeté pour la reproduction artificielle du saumon sur la rivière Restigouche; je me suis assés guider dans mon choix par les raisons suivantes:—

1o. Parce que ce cours d'eau est situé dans le voisinage d'un endroit où l'on pourra se procurer les matériaux nécessaires à l'érection des bâtisses et à d'autres usages.

2o. Parce que étant près de la résidence de John Mowat, écuyer, l'intelligent et énergique inspecteur des pêcheries de ce district, on pourrait sûrement confier à celui-ci non seulement l'œuvre de la construction, mais ensuite la direction et le soin de l'établissement.

3o. Parce qu'il est situé à une place où l'on pourra, en tout temps de l'année, faire parvenir rapidement des instructions à l'administrateur ou en recevoir des renseignements généraux, et aussi où l'on pourra répandre une plus grande somme de connaissances sur cette industrie.

Le ruisseau de Robertson se décharge dans la Restigouche par la rive gauche, à neuf milles environ en amont de l'embouchure de la Métapédia, et à quatre milles à peu près au-dessus de celle de l'Upsalquitch. C'est un joli ruisseau, d'une eau pure et limpide, qui prend sa source dans la montagne ou terre haute à une courte distance dans l'intérieur; on dit qu'il n'a jamais tari. J'ai pu juger par moi-même que cette assertion était fondée; car lorsque je l'explorai à la fin de juillet, je trouvai qu'il était bien alimenté. Coulant entre deux rives élevées, il peut être facilement endigué pour la formation d'étangs ou réservoirs, dans lesquels les individus reproducteurs ou les saumonneaux pourraient être sûrement gardés. Il est d'un accès facile à toutes saisons de l'année.

De Métapédia, où l'on projette d'établir une station du chemin de fer Intercolonial et où fonctionnent des bureaux de poste et de télégraphe, on peut atteindre le ruisseau de Robertson par une route de neuf milles par eau, ou de six milles par terre, sur un chemin passablement bon. En haut de la rivière, à une distance de quelques milles de ce ruisseau, le pays est presque entièrement inhabité—l'on peut même dire désert—et tout à fait inaccessible en certains temps de l'année. Tout autre endroit au-dessus de celui que j'ai choisi serait trop éloigné, et empêcherait, à moins d'un surcroît de dépenses annuelles, de s'assurer des services d'une personne pouvant donner le temps nécessaire, l'attention et les soins essentiels au parfait fonctionnement d'un établissement pour la reproduction artificielle du saumon.

Je fus aussi informé que sur cette partie de la rivière, on pourrait sans difficulté se procurer l'approvisionnement nécessaire de saumons reproducteurs, qui donneraient la quantité d'œufs à mettre dans les auges à éclosion et que le travail de la distribution du saumonneau, après son éclosion dans cet établissement, pourrait être accompli avec facilité. Le transport par eau presque à tout-endroit, soit sur la rivière principale, l'Upsalquitch, la Kedgwick, ou à tout affluent peut en être fait sûrement, promptement et à bon marché.

L'emplacement ayant été ainsi choisi dans les intérêts de la rivière, des fermiers et du Département, je donnai instruction à M. Mowat d'acheter le droit de propriété exclusif du ruisseau avec un terrain suffisant pour y ériger les bâtisses nécessaires au bon fonctionnement d'un établissement de pisciculture sur la Rivière Restigouche. Comme il était désirable de faire de suite tous les préparatifs nécessaires, et d'effectuer le plus de progrès possible pendant l'automne suivant, j'exposai à M. Mowat mes vues, sur le plan de la bâtisse et la place de son érection, ainsi que sur l'endroit où il vaudrait mieux construire la digue; je lui donnai, en même temps, une explication pleine et détaillée quant à la description de la bâtisse projetée, et un état du bois et des autres matériaux nécessaires à sa construction, tout en ne perdant pas de vue qu'il était important de bâtir d'une manière durable et solide, de sorte que la reproduction artificielle du saumon put y être accompli avec sûreté et économie. Le bois de pin de service étant difficile et dispendieux à se procurer dans cette partie du pays, et trouvant que d'autres matériaux durables pourraient être fournis à des prix raisonnables, je me déterminai à construire avec des grosses poutres en cèdre aplanies sur trois côtés et superposée de manière à présenter une face unie à l'intérieur. Les fondations reposeront sur le roc solide et supporteront cette forte et durable construction en cèdre. Puis en la couvrant en bardeau et en plaçant de la terre contre les murs extérieurs, la bâtisse sera tout-à-fait à l'abri du froid. Protégé ainsi à l'extérieur, et à l'intérieur par un poêle à charbon ou à bois, l'établissement n'éprouvera pas de dommage de la gelée, durant les longs mois de l'hiver si rigoureux dans cette région.

Les frais probables de la construction d'une bâtisse telle que ci-haut décrite—soixante pieds de long sur vingt quatre de large, avec tous les appareils intérieurs et extérieurs nécessaires pour commencer les opérations, y compris l'endiguement du ruisseau et l'achat de l'emplacement, seront comme suit :

4,720 pieds linéaires de cèdre aplani sur trois faces, pour lambourdes, solles, chevrons, etc., à 3 cents du pied.....	\$141.60
Main-d'œuvre pour ériger la maison	50.00
Bois de pin et bardeaux, pour le toit, le plancher, lambrissage, etc.....	230.00
Charpenterie, pour couvrir le toit, pour les planchers et finir la maison avec vitres, clous, etc	100.00
Digue et creusement des fondations de la bâtisse, le tout complet.....	160.00
Terrain et privilège.....	50.00
Tuyaux de poêle et autres	68.40
Total, moins les frais d'installation	\$800.00

Ajoutez le prix de 60 cadres à incubation	\$120.00
Echafauds.....	20.00
Grand réservoir en bois	20.00
300 claies à éclosion.....	120.00
Pour diverses choses.....	20.00
	<hr/>
	300.00
	<hr/>
	\$1,100.00

Cette somme de \$1,100.00 couvrira entièrement les frais de construction et rendra cet établissement prêt à recevoir les œufs. Par la qualité des matériaux et le mode solide de construction, cette bâtisse, avec de légères réparations, durerait un espace de vingt ans. Sa

superficie, avec un seul plancher, accommoderait l'installation d'un million d'œufs de saumon, ou peut-être même plus.

Par l'énergique action de M. Mowat, une somme considérable d'ouvrage de construction a déjà été faite. L'emplacement a été acheté, la digue construite, les fondations creusées et le corps principal de la bâtisse se élevé, moyennant une somme de quatre cent sept piastres, de sorte qu'il ne reste plus que la toiture, le couvrage en bardeaux et le plancher à terminer au printemps, alors que la bâtisse sera prête à recevoir l'installation préliminaires à l'incubation des œufs l'automne prochain. Pour que l'on comprenne mieux la nature de l'emplacement et la description de la localité dont il est parlé dans ce rapport, des croquis à la plume s'y trouvent annexés. (Voir page 113.)

EN HAUT DE LA MÉTAPÉDIA.

Après avoir complètement terminé les arrangements ci-dessus indiqués avec M. Mowat relativement aux opérations sur le Restigouche, je descendis la rivière, passant par l'Upsalquitch, en route pour le village de Métapédia. En arrivant à cet endroit, je remontai la rivière Métapédia dans le but de l'inspecter de la même manière que la Restigouche et dans un but semblable, ce que, cependant, je ne fis pas. Un endroit important sur la Métapédia est appelé les Fourchettes, à raison de la jonction du Caspuscult avec le bras principal. On dit que c'est dans ce dernier cours d'eau que se trouvent les principales frayères de saumon. Ne pouvant me procurer de canots aux Fourchettes et n'ayant aussi que très peu de temps disponible, je ne pus inspecter d'une façon satisfaisante aucune des rivières signalées dans le but indiqué dans vos lettres d'instructions. D'après des renseignements reçus, j'arrivai à croire, cependant, que plusieurs petits ruisseaux se déchargeaient dans chacune de ces rivières à quelque distance plus haut, et qu'ils étaient d'une nature propre à la pisciculture. Ne pouvant à cette époque avancer plus haut, je fus forcé de remettre à une autre saison et à regret l'inspection de la Métapédia et du Caspuscult.

La Métapédia forme avec ses affluents une magnifique nappe d'eau, et d'après tous les renseignements que j'ai pu recueillir, coule sur un lit pierreux et graveleux très rapide dans son cours et n'offrant aucun obstacle sérieux au passage du saumon dans l'intérieur du pays. On dit qu'elle prend sa source dans les montagnes Chik-Chak, à environ soixante milles dans l'intérieur, et coule de là dans la direction nord-est, à tra vers une région inhabitable jusqu'au lac Métapédia, puis elle traverse ce lac, et son volume d'eau est augmenté par le confluent de la rivière Humqui, cours d'eau considérable venant du sud-ouest. Ainsi grossie, la Métapédia coule dans la direction sud-est, jusqu'à ce qu'elle soit encore grossie aux Fourchettes pour les eaux du Caspuscult, qui vient du nord-est : puis de là elle court bien rapidement jusqu'à la rivière Restigouche. La ligne du chemin de fer Intercolonial suit les courbes de la rivière Métapédia, depuis son embouchure, la traversant plusieurs fois jusqu'au lac du même nom. Et comme ce chemin de fer sera bientôt ouvert à la circulation, la rivière sera également bien connue pour son abondance de saumon, et comme aussi sa puissance naturelle de production est, paraît-il, considérable, et le saumon d'un grosseur plus qu'ordinaire, il faudra conséquemment apporter plus de soin et d'attention à sa conservation, surtout durant la saison du frais, si l'on ne veut pas que les poissons désertent la rivière, comme cela est arrivé pour plusieurs autres rivières à saumon dans le passé.

L'introduction du système de la reproduction artificielle à cet endroit, tel que le veut votre Département, serait un excellent auxiliaire aux moyens naturels d'accroître et conserver la quantité de saumon que peut fournir cette belle rivière. Je me ferai donc un devoir durant la prochaine saison de mettre à effet vos instructions et de choisir une ou plusieurs places propres aux opérations de la culture artificielle de poissons dans les eaux de la Métapédia.

La rivière Restigouche, en amont de ses pêcheries où se fait sentir la marée et ses différents affluents offre une source assez féconde en revenu pour le pays, par les fermages annuels obtenus des fermiers de divisions pour la pêche à la ligne, lesquels, en outre de leurs paiements annuels, ont souscrit une somme d'argent considérable, conjointement avec le départe-

ment, pour l'érection d'un établissement destiné à la culture artificielle du saumon sur une grande échelle. Cet établissement aura pour effet d'accroître considérablement la quantité du poisson. Mais les pêcheurs à la mouche qui devraient le plus bénéficier de ces opérations, n'en retireront comparativement parlant que peu d'avantages ou de profit : tandis que ceux qui tendent des filets sur la côte et dans les endroits où se fait sentir la marée sur la Restigouche, et qui, on peut le dire, paient peu ou rien du tout pour le droit de pêche et ne donnent aucune aide ou secours quelconque pour protéger ou augmenter la quantité, auront plus que la part du lion ; car, en prenant pour exemple la prise du poisson dans cette rivière durant la dernière saison, l'on verra que le nombre de saumons pris à la ligne à l'extrémité supérieure du cour d'eau, n'est que dans la proportion de un pour chaque cinq cents pris au moyen de filets à son embouchure et dans les eaux inférieures où se fait sentir la marée. Le but que l'on se propose en produisant, augmentant et conservant les quantités de saumon dans la Restigouche et les pêcheries qui lui appartiennent ne devrait être assurément considéré qu'au point de vue commercial : et la population, ainsi que le gouvernement, devrait travailler à étendre et développer les pêcheries de la Baie des Chaleurs et aussi à les maintenir comme source inépuisable destinée à remunerer l'industrie et le travail, à enrichir les particuliers et à promouvoir le commerce en général : et c'est pourquoi les sources naturelles d'où découlent ces avantages devraient être parfaitement protégées et vigoureusement entretenues. Les rivières qui se déchargent dans la Baie des Chaleurs constituent ces sources, et, comme telles, devraient recevoir cette protection. Pour le mieux démontrer, il suffira de quelques mots sur la nature et les habitudes du saumon.

Le saumon commence à quitter ses frayères dans la mer et le long de la côte à la fin du printemps et durant les premiers mois de l'été, et se dirige à l'extrémité supérieure des rivières où ils sont nés, pour y déposer les œufs qui doivent produire leurs petits. Après le frai, ils retournent de nouveau à la mer : il est donc évident que c'est dans les cours d'eau fraîche que naissent les saumons : les œufs ne sont pas déposés et le frai ne peut non plus être produit dans l'eau salée, mais les frayères du saumon commencent à un point quelconque au-dessus de l'action des marées, là où le courant devient rapide et où le lit de la rivière s'y adapte naturellement. Car tôt ou tard dans la saison, le saumon commencera à déposer ses œufs à partir de ce point jusqu'aux limites les plus éloignées qu'il pourra atteindre, soit dans la rivière principale ou ses affluents. En général, cependant, le plus grand nombre des saumons reproducteurs remontent les cours d'eau aussi loin que possible pour le frai. Une partie des œufs ainsi déposés produira des alevins, lesquels, en temps convenable, descendront la rivière pour aller à la mer où ils se développeront. Lorsque gros, ils retourneront de nouveau à la rivière où ils sont nés, de la même manière et pour les mêmes fins que ceux qui les précéderont.

Il doit paraître évident, d'après ceci, pour toute personne raisonnable que la Restigouche, avec ses affluents, est une des principales sources fournissant aux pêcheries de la Baie des Chaleurs. Il doit sembler également évident que plus il remontera de poissons reproducteurs au haut de la rivière annuellement, qui pourront déposer leurs œufs sans être molestés, plus la prise annuelle de saumon sera considérable dans les eaux inférieures où se fait sentir la marée.

Il est sans doute, bon de prendre le saumon au filet au bas de l'embouchure des rivières et dans les eaux où se fait sentir la marée, mais ce système devrait, néanmoins, être modifié, en ce qui concerne l'époque et la manière de faire cette pêche, par des lois et règlements judicieux : mais on ne devrait pas permettre, dans aucune circonstance l'usage, de filets d'aucun genre, ou d'aucune façon quelconque, au-dessus de l'embouchure des rivières, ou dans les bassins, les bras de rivières, ou endroits resserrés, ou partout en deça des limites des frayères des rivières, puisque cela est préjudiciable en principe et impolitique : car si cette permission est accordée, il s'en suivra la destruction complète du saumon dans les rivières où il abonde maintenant.

Mais de ce que l'on devrait abolir complètement la pêche au filet dans les limites ci-dessus indiquées, il ne s'en suit pas que l'on ne devrait pas tolérer une autre méthode de pêche du saumon, sur la Restigouche et ses affluents, pouvant être agréable et avantageuses pour ceux qui s'y livreraient et assurer un revenu au pays. Je fais allusion ici à la pêche à

la mouche à la surface des eaux, car l'on ne peut prendre ainsi qu'un nombre restreint de poissons et le système étant incertain, il est impossible de préjudicier à la puissance de production d'une rivière; au contraire, cette méthode tend à protéger les cours d'eau contre la pêche illégale. Les fermiers de divisions pour la pêche à la mouche, leurs amis ou leurs employés parcourent sans cesse les rivières durant la saison favorable, exerçant ainsi une surveillance constante, et nous voyons aussi que durant la saison où la pêche est défendue, l'on emploie des gardiens et des surveillants engagés par les fermiers pour protéger le frai du poisson et aussi leurs intérêts en général. Ainsi, l'on voit que les avantages de ce système de protection sont mille fois plus considérables que les inconvénients de la légère destruction causée par les pêcheurs à la mouche.

Indépendamment du grand nombre de saumons pris au moyen de rêts et filets placés aux passes bien connues de la rivière, le pêcheur, par quelques coups de filets, pourra prendre quelquefois tous les poissons qui se trouvent par centaines dans le bassin où ils se seront réfugiés avant de se rendre dans leurs frayères: tandis que le plus habile pêcheur à la mouche n'en prendra souvent qu'un, ou au plus, une demie douzaine durant toute une journée. Ainsi donc, le moyen le plus ordinaire et le plus sûr pour capturer le saumon en grand nombre dans les rivières est de tendre des filets; et ce moyen est généralement adopté par les pêcheurs, tandis que la pêche à la mouche constitue l'exception. Les pêcheries du saumon dans la Restigouche et autres rivières se déchargeant dans la Baie des Chaleurs, ainsi que ses autres pêcheries, sont dignes de la plus grande considération. C'est pourquoi il serait à désirer que l'on adoptât des lois et règlements sévères ayant pour but d'abolir complètement la pêche au filet dans les endroits où cesse de se faire ser tir la marée, et aussi de protéger parfaitement les frayères du saumon durant la saison où la pêche est interdite, afin de ne pas entraver la production naturelle de leurs espèces. Si l'on ajoutait à cela la création en des endroits convenables, de la méthode artificielle de propagation qui en produirait en plus grand nombre que par les moyens naturels, la production des jeunes poissons serait immense. Au temps favorable, ils descendraient en grand nombre sous forme de saumons de premier retour, à la mer où ils acquerraient leur développement naturel, pour la grande facilité de se nourrir et retourneraient ensuite aux cours d'eau où ils sont nés pour les fins de la reproduction. Enfin, faites des règlements pour les pêcheries où se fait sentir la marée, afin qu'une quantité trop considérable de poissons reproducteurs ne soit pas capturée en se rendant à leurs frayères; faites maintenir en force ce système, puis avant longtemps, les pêcheries du saumon de la Baie des Chaleurs auront assuré pour toujours aux habitants ce qu'ils désirent si vivement, c'est-à-dire, un champ plus vaste pour l'industrie et le travail, de plus grandes facilités pour développer les richesses individuelles et publiques, et ces grands et durables bienfaits qui découlent nécessairement de l'augmentation et de l'extension des affaires commerciales.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

S. WILMOT

NEWCASTLE, ONT., décembre 1872.

ANNEXE K.

COMPTE-RENDU D'UNE SECONDE EXPÉDITION DE DRAGAGE SUR LES GRANDS FONDS DANS LE GOLFE ST. LAURENT, AVEC QUELQUES OBSERVATIONS SUR LES PÊCHES MARITIMES DE LA PROVINCE DE QUÉBEC.

Par *J. F. Whiteaves, M.S.G., etc.*

A L'Honorable PETER MITCHELL,
Ministre de la Marine et des Pêcheries du Canada, etc., etc.

Monsieur, — J'ai l'honneur de vous soumettre le rapport suivant d'une seconde expédition de dragage en eaux profondes dans le Golfe St. Laurent faite par moi durant l'été de 1872, sous vos auspices et au nom de la Société d'Histoire Naturelle de Montréal.

Votre obéissant serviteur,

J. F. WHITEAVES.

OBSERVATIONS PRÉLIMINAIRES.

Aussitôt que la navigation du St. Laurent fut ouverte, en 1872, je commençai mes préparatifs pour les opérations d'été. J'avais commandé en Angleterre un thermomètre de Casella et des bouteilles perfectionnées, mais, malheureusement, je ne pus me procurer ces articles. J'espérais m'en servir pour faire des observations barométriques plus précises et j'aurais pu constater si les caractères chimiques de l'eau variaient beaucoup à différentes profondeurs. Je dus ensuite chercher à m'assurer les services d'un zoologiste ou botaniste habile, ou si j'échouais dans cette tentative, d'un habile taxidermiste. Mais je ne pus trouver de naturaliste pour m'accompagner. C'est alors que mon ami, M. A. E. Bulger, de Montréal, m'offrit ses services, que j'acceptai volontiers; et je dois dire que ses services m'ont été fort utiles et qu'il a fait preuve du zèle le plus actif et de la plus grande habileté dans la préparation des spécimens recueillis. Les préparatifs de l'expédition une fois achevés, nous résolûmes d'aller trouver le Capitaine Lachance, au bassin de Gaspé, le 18 juillet. Avant de partir, j'examinai minutieusement les cartes de l'amirauté, et je me décidai à étudier spécialement quatre ou cinq questions différentes, si les circonstances me le permettaient.

La première de ces questions était de constater jusqu'à quelle distance, en remontant le fleuve St. Laurent, s'étendent la faune et la flore marines. M. le principal Dawson a recueilli, à la Malbaie, une série intéressante d'invertébrés marins arctiques, et je me proposais d'examiner le milieu du fleuve entre cette localité et Québec. Mais je ne pus faire cet examen.

Pour faire comprendre la seconde série de mes opérations, quelques explications sont nécessaires. A partir d'un point situé un peu au nord de l'île du Cap Breton une série de sondages de soixante brasses s'étend irrégulièrement mais dans une direction générale nord-ouest jusqu'à Percé ou à la baie de Gaspé. En dedans de cette ligne de sondages, qui comprend tout le groupe de la Madeleine, l'eau est généralement très-peu profonde. Les

pêcheurs de Percé disent qu'en plusieurs endroits, sur et près les bancs de Miscou, où ils font la pêche, l'eau à moins de dix brasses de profondeur. Le fond semble présenter des élévations plus ou moins considérables sur toute l'étendue circonscrite par la ligne dont je viens de parler. Ces élévations forment une sorte de plateau irrégulier submergé auquel appartient le groupe de la Madeleine et l'île du Prince Édouard ; en dehors de ce plateau, la profondeur augmente rapidement, et quelquefois d'une manière toute subite. Il semblerait donc que ce plateau forme une sorte de barrière aux courants froids du nord qui traversent le détroit de Belle-Île et tendrait à leur donner la forme d'une courbe très-prononcée en montant le fleuve St. Laurent. Il est probable aussi que cette ligne de sondage de soixante brasses sépare deux assemblages très-distincts d'animaux marins en Canada. En dehors de cette ligne, surtout en eaux profondes, la faune présente certainement les caractères de la faune arctique et scandinaviennne. Les échantillons recueillis par moi en 1871 et 1872 indiquent clairement que les espèces communes aux deux bords de l'Atlantique sont beaucoup plus nombreuses que les naturalistes américains et européens le supposaient anciennement. D'autre part, les côtes du Nouveau-Brunswick et des îles du Prince-Édouard et du Cap Breton contiennent un assemblage d'espèces plus méridionales ou espèces de la Nouvelle-Angleterre. Cette faune Acadienne, comme on l'appelle, s'étend au moins jusqu'à la côte sud de la Baie des Chaleurs et peut-être jusqu'au nord de la Baie Gaspé. Dans cette baie, bien que la forme soit généralement arctique, on rencontre, rarement il est vrai, une ou deux espèces provenant de côtes plus méridionales. J'essayai donc de m'assurer, par des recherches faites sur place, si la ligne de sondages de soixante brasses, telle qu'indiquée sur les cartes, forme en Canada, la ligne de démarcation entre les faunes arctique et acadienne. Je croyais qu'en draguant alternativement de chaque côté de cette ligne et en comparant avec soins les échantillons recueillis, on pourrait éclaircir beaucoup la question.

Le troisième objet que je me proposais était de faire des recherches sur la vie animale dans les parties les plus profondes du golfe généralement. On ne sait pas encore au juste où vont pendant l'hiver les poissons comestibles du Canada les plus importants, tels que la morue, le fétan, le maquereau et le hareng. Se retirent-ils seulement dans les parties les plus profondes du golfe pendant l'hiver ou émigrent-ils plus au sud ? c'est ce qui reste à déterminer. Je croyais qu'une étude assez minutieuse de la vie animale aux plus grandes profondeurs ferait voir au moins si dans les vases du fond de la mer ces poissons peuvent trouver une nourriture abondante.

Je me procurai aussi des filets-traînes disposés de façon à prendre les animalcules qui flottent à fleur d'eau ou à une faible profondeur. M. Axel Boeck, naturaliste Danois, a signalé récemment beaucoup de faits précieux relativement à la manière dont le hareng et le maquereau se nourrissent. L'extrait suivant des conclusions auxquelles arrive cet observateur est emprunté à un article de l'*Annuaire des sciences et de l'industrie* (Annual Record of Science and Industry,) du professeur Baird, volume de 1871. D'après M. Boeck, le hareng se nourrit presque exclusivement d'animalcules invertébrés que les pêcheurs du nord divisent en trois catégories, savoir, les rouges, les jaunes et les noirs. " Ces noms représentent la couleur de l'animalcule vivant, ou plutôt celle qu'il a dans le corps du poisson." La chair rouge est la plus commune : elle est composée en plus grande partie d'animalcules crustacés copépodes. On trouve ces animalcules sur les côtes de la Norvège et sur d'autres points des mers du Nord de l'Europe ; à certaines époques de l'été, ils sont en telle abondance que la mer en est colorée. Des bancs entiers de hareng et de maquereau se nourrissent de ces crustacés et les baleines mêmes ne les dédaignent pas. Le maquereau et le hareng s'engraissent avec cette nourriture. On dit que si le hareng est pris l'estomac plein de chair rouge *non digérée*, cette substance animale se corrompt avant d'avoir subi l'action du sel et le poisson lui-même entre en décomposition. " Pour cette raison, la loi exige qu'on garde le hareng trois jours dans les filets immergés, en sorte qu'il digère entièrement les contenus de son estomac sans pouvoir renouveler cette nourriture. Quelquefois, cependant, le vent entraîne ces animalcules dans les filets et le hareng s'en empare avidement, en sorte qu'on se trouve en face de la difficulté sus-mentionnée." La chair jaune, qui n'est pas aussi abondante que la chair rouge, est composée, dit-on, de copépodes transparents et de larves marines de ténia et

d'autres annélides. Le hareng et le maquereau absorbent une grande quantité de ces larves et on croit que leur couleur jaune provient surtout des poils qui existent sur la peau de ces embryons. "On croit aussi que les animalcules nuisent moins à la conservation du hareng parce que la digestion en est plus facile." La chair noire est composée principalement d'embryons d'une petite écaille en spirale, du genre rissoire, et qui se nourrit de plantes marines. A leur origine, ces mollusques ont deux sortes d'ailes couvertes de poils; ils perdent ces ailes en arrivant à maturité. Les parties molles de la chair noire sont couvertes d'une écaille dure qui empêche le fluide digestif du poisson de les atteindre, en sorte que les ailes seules sont digérées et que la partie intérieure de l'écaille se décompose rapidement. Les harengs qui se sont nourris de chair noire sont, paraît-il, tout-à-fait impropres à la salaison, lors même qu'on les garde plus de trois jours dans les filets. "Le poisson une fois salé a une odeur très-désagréable, même après qu'on a enlevé l'estomac et tout son contenu." En pleine mer, au commencement du printemps, le hareng ne semble pas manger beaucoup d'animalcules, ou même d'autre nourriture. C'est l'été et l'automne, après la saison du frai, qu'il dévore en si grande quantité ces larves ou animalcules. On voit par les faits qui précèdent qu'on peut obtenir beaucoup de renseignements pratiques relativement à la nourriture des poissons se nourrissant d'animalcules flottant à la surface, en se servant du filet-traîne et étudiant soigneusement au microscope les échantillons recueillis. Je désirais aussi constater si des foraminifères et des polycistines (et, en pareil cas, quelles espèces,) flottent à la surface de l'eau dans le golfe. Je tâchai aussi, par des recherches minutieuses, de découvrir des radiolés ou des ptéropodes.

Durant l'été de 1872, le temps a été extraordinairement humide et orageux dans les localités que j'ai visitées; en outre, nous n'avions pas, à bord du *Stella Maris*, les mêmes avantages que l'an dernier. La nature de l'expédition à laquelle la goélette devait être employée rendait impossible l'exécution d'un plan régulier d'opérations. Le Capt. Lachance et ses officiers mirent toute l'obligeance possible à nous seconder, mais les croisières étaient trop courtes et les intervalles passés à terre trop fréquents pour nous permettre d'accomplir tout ce que nous aurions voulu. Nous avons été absents de Montréal cinquante jours, du 15 juillet au 3 septembre 1872. Pendant le premier mois, nous fîmes quatre courtes croisières dont 2 durèrent quatre jours; la troisième dura un jour, et la dernière, trois. Nous dûmes passer 15 jours à terre, au village du Bassin de Gaspé. Notre croisière finale, pour l'été, s'étendait du bassin de Gaspé aux îles de la Madeleine, aller et retour. Nous fûmes absents onze jours, sur lesquels nous fûmes retenus deux jours par le mauvais temps au Cap des Rosiers, et passâmes un jour à Percé. L'année dernière (1871) nous avons pu faire vingt-trois dragages heureux, dont treize en eaux profondes. Cet été (1872) le nombre des dragages n'a été que de dix, dont cinq seulement en eaux profondes. Je dois ajouter, néanmoins, qu'en outre des dix dragages heureux, nous donnâmes six coups de filet sans succès; toutefois, malgré les difficultés et les désavantages que nous rencontrâmes, nous avons recueilli un grand nombre d'échantillons nouveaux et intéressants et constaté plusieurs faits également nouveaux sur la distribution des animaux du fond de la mer, dans le golfe. Mais si l'on tient un juste compte de toutes circonstances, le succès de l'expédition est très-remarquable.

Je classerai les matières de ce rapport sous trois chefs comme l'an dernier:—Extrait d'un journal tenu à bord du *Stella Maris*.—Sommaire des résultats zoologiques de l'expédition. —Et enfin, quelques observations sur les pêcheries du Canada et autres questions d'une nature pratique.

IÈRE PARTIE.

Extrait d'un journal tenu, pour la plus grande partie, à bord du "Stella Maris."

Partis de Montréal le 15 juillet, au soir, nous arrivâmes au bassin de Gaspé jeudi après-midi, 18 juillet. Peu après avoir débarqué, nous apprîmes que le *Stella Maris* avait reçu ordre de se rendre à l'île St. Paul et ne pouvait revenir avant quelques jours. Nous attendîmes son retour pendant une semaine environ et nous nous rendîmes à bord dans la soirée du 26 juillet, de façon à être prêts à partir au point du jour le lendemain.

Samedi, 27 juillet, 1872.—Partis du bassin de Gaspé à 6 hs. du matin; brume presque toute la journée. Tourné le cap de Gaspé vers 3 hs. de l'après-midi.

Avant le départ, on nous informa que la goëlette devait être de retour au bassin de Gaspé mercredi soir, en sorte que nous avions un peu moins de quatre jours devant nous pour cette croisière. Tard dans l'après-midi, le premier coup de filet fut donné; la drague fut lancée à 5 hs. 45 p. m. et relevé à 7 hs. 45. Dragage A. 1, de 75 à 80 brasses,—pierres; cap des Rosiers, dans la direction N. O. N., à neuf milles de distance; cap de Gaspé, O. $\frac{1}{2}$ N., à six milles et demi. Comme il faisait presque nuit lorsque le contenu de la drague fut vidé sur le pont, il ne fut pas possible de l'examiner soigneusement ce jour-là. Dès que la drague fut relevée, la goëlette mit à la voile pour la baie de Gaspé.

Dimanche, 28 juillet.—Jeté l'ancre en dehors de la péninsule dans la baie de Gaspé; resté à l'ancre toute la journée; nous sommes rendus à terre dans le cours de l'après-midi; beau temps.

Lundi, 29 juillet.—Mis à la voile à 3 hs. du matin; tourné le cap de Gaspé à 9 hs. Beau temps toute la journée; mais très-peu de vent. La matinée fut employée à examiner et mettre de côté les échantillons recueillis samedi. Parmi ces échantillons, il y avait plusieurs éponges, presque toutes de grandes dimensions et de différentes espèces dont je voyais plusieurs pour la première fois. Parmi les échinodermes, il y avait l'*Asterias Groenlandicus* et une grande *Ophioglypha Sarsii*; un siponcle, nouveau pour moi, et un bel amphipode que M. Smith dit être une *Acanthozone cuspidata*, et plusieurs autres espèces, en tout trente environ, furent pris dans le premier coup de filet. Employé un filet-traine dans l'après-midi; attrapé plusieurs petits crustacés et une petite limace de mer (*Doris*) attachée à un morceau de fucus. Dans l'après-midi, nous tentâmes un second coup de filet. La drague fut lancée à 3 hs. 30 m. de l'après-midi et ramenée sur le pont à 5 hs. 30. Dragage A, No. 2, 110 brasses,—gros sable et pierres; cap des Rosiers, dans la direction O. N., à sept milles de distance; cap de Gaspé S. O. S. Deux petites espèces d'éponge,—dix échantillons d'oursin (*Schizaster fragilis*),—quatre espèces rares de crustacés (*Munnopsis typica*, *Nymphon giganteum*, *Epimeria coniger* et *Anilura brachiata*); aussi plusieurs autres formes rares y comprises treize espèces de coquilles et six d'échinodermes,—en tout près de quarante espèces dans ce dragage.

Mardi, 30 juillet.—Avant le déjeuner, à 5 hs. 30 m. du matin, la drague fut lancée dans 100 brasses d'eau environ, au large de l'anse Griffin. En la retirant, vers 8 heures, on constata qu'elle était complètement vide. Une couple d'astartés (un bivalve), et plusieurs astéries fragiles adhérent à la ligne. Epais brouillard et brume toute la matinée. Un filet-traine avait été amarré à l'arrière de bonne heure, (vers 3 hs. du matin), pour faire un essai. On y trouva plusieurs échantillons d'épinoche (*Gasterosteus aculeatus* ? var.) et un grand nombre de petits crustacés. Dans l'après-midi, le brouillard se dissipa et il commença à pleuvoir en abondance. Un autre coup de filet fut donné à 12 hs. 30 p. m., et la drague fut ramenée presque vide sur le pont à 4 hs. 40 m. Dragage A 4, entre l'anse Griffin et le cap des Rosiers, 150 brasses,—vase. Une anémone de mer, deux ou trois pennatules, une astérie (*Otenodiscus*), deux vers et une couple de petits bivalves sont tout ce que le sac de la drague contenait. Vers 5 hs. p. m., une forte bourrasque s'éleva; nous nous dirigeâmes vers la Malbaie, où nous jetâmes l'ancre à 8 hs. p. m.

Mercredi, 31 juillet.—Fait voile de la Malbaie à 6 hs. a. m., par une forte brise du N. O. Jeté l'ancre à l'entrée du bassin de Gaspé à 10 hs. 30 a. m.

Jeudi, 1er août.—Passé la journée sur la côte, au bassin de Gaspé.

Vendredi, 2 août.—Fait voile pour Percé à 2 hs. 45 p. m., avec très-peu de vent. Le capitaine Lachance et son second étant partis pour Québec le jour précédent, la goëlette est

commandée par le premier matelot. Jeté un filet-traîne dans la baie de Gaspé, sitôt après notre départ. A l'entrée de la baie de Gaspé, nous primes plusieurs épinoches et nombre d'insectes de terre de toutes sortes. Plusieurs des coléoptères et orthoptères les plus petits étaient vivants. Ils semblent pouvoir vivre longtemps en flottant à la surface. Calme plat dans la soirée.

Samedi, 3 août.—Jeté l'ancre au large du village de Percé, à 7 hs. 30 a. m. Nous fûmes à terre pendant une heure ou deux dans la matinée et mîmes de nouveau à la voile à 11hs. 15 a. m. Dans l'après-midi, comme nous longions la côte N. E. de l'île Bonaventure nous aperçûmes des boubies et des mouettes, en grand nombre, perchées sur des rochers inaccessibles. Par un temps brumeux, les cris de ces oiseaux sur la Roche Pendue, à Percé, et sur l'île Bonaventure, avertissent (dit-on) les marins que la terre est proche. Tenté un autre coup de filet (dragage A. 5.) dans cinquante-six brasses d'eau,—sable,—à environ un mille et trois-quarts de l'île Bonaventure. Bien que la drague eût été laissée deux heures au fond, elle fut remontée vide ; le vent était si faible que le râteau pouvait retenir la goëlette, comme l'ancre. Un filet-traîne fut jeté dans l'après-midi et, comme à l'ordinaire, on retira quelques petits poissons et quelques crustacés microscopiques. Après qu'on eût relevé la drague, il se fit un calme plat et la goëlette dut être remorquée jusqu'à Gaspé par les deux chaloupes ;—le trajet dura trois heures. Jeté l'ancre en vue de Percé à 8hs. du soir.

Dimanche, 4 août.—Débarqué et passé toute la journée à Percé où nous fûmes cordialement reçus par le juge Winter et le shérif Vibert.

Lundi, 5 août.—Partis de Percé à 6hs. 15 m. du matin ; passé l'île Bonaventure vers 9hs. 30 m. du matin. Matinée sombre et pluvieuse. La drague fut jetée à 9hs. 45 a. m., et vidée sur le pont à 11hs. 50 a. m. Dragage A. 6., soixante brasses dans la vase sablonneuse ; cinq milles et un quart E. S.-E. de l'île Bonaventure.

En plongeant dans cette vase un thermomètre ordinaire, mais soigneusement gradué, et en couvrant immédiatement le tout d'un prélat, le mercure tomba à 32° Fahrenheit. L'expérience fut répétée, mais toujours avec les mêmes résultats. J'appris plus tard que la glace avait été extraordinairement abondante dans le détroit de Belle-Isle durant l'été ; mais ce fait n'a pas beaucoup affecté la température dans les autres localités examinées. Ce dragage nous apporta environ vingt espèces, sans compter les vers. De ce nombre, l'un des crustacés (*Byblis Gaimardii*), et trois des coquilles étaient de forme rare. Dans l'après-midi, nous fîmes deux dragages très-heureux, mais pas en eau très-profonde. Dragage A. 7, soixante brasses,—sable grossier et pierres ; à environ onze milles de Percé. Température du sable, —environ 37° Fahr. Retiré cette fois vingt-cinq espèces environ, dont dix-sept étaient des coquilles. Le crustacé le plus remarquable était un crangon arctique, (*Sabineca septemcarinata*), et parmi les hydrozoés, on remarquait un bel échantillon de *Halecium halecinum*. Plus tard, la même après-midi, nous fîmes le dragage A. 8, dans soixante-six brasses d'eau ; —pierres et sable grossier. Le sac fut remonté plein d'annélides, d'hydrozoaires, de polyzoaires et de mollusques ; huit milles au S. E. de l'île Bonaventure. Le sac fut remonté plein de nouvelles espèces intéressantes, au nombre desquelles des bôténies longues de onze pouces, plusieurs éponges, annélides, hydrozoaires, polyzoaires et mollusques. En outre, huit espèces de crustacés dont les plus intéressants sont le *Nectocrangon lar* et la *Tritopsis aculeata*, et parmi les échinodermes, on remarquait l'*Asterias Groenlandicus* et le *Pteraster militaris*. Le reste de l'après-midi, la soirée et presque tout le jour suivant furent employés à examiner et à préparer les échantillons recueillis. Le même jour nous reçûmes la nouvelle que des ordres rappelaient la goëlette au bassin de Gaspé pour mardi soir.

Mardi, 6 août.—Pas de dragage aujourd'hui, presque tout le jour fut employé à préparer des échantillons recueillis lundi. Dans l'après-midi, nous partîmes pour le bassin de Gaspé où nous arrivâmes à 8 hs. du soir ; nous débarquâmes immédiatement.

De mercredi à vendredi, du 7 au août inclusivement.—A terre, au bassin de Gaspé. Le capitaine Lachance ne revint pas jeudi, mais son premier et son second revinrent.

Samedi, 10 août.—Partis du bassin de Gaspé par une bonne brise. Tourné le cap de Gaspé à 11 hs. 45 m. ; —le second commandait la croisière. Dans l'après-midi, ne pouvant rien faire de mieux, nous tentâmes un dragage dans des eaux comparativement peu profondes.

Dragage A. 9, trente brasses,—pierres et sable grossier ; six milles E. N.-E. du cap de Gaspé. Cette fois, nous retirâmes un siphon uni, nouveau pour moi, un zoophyte intéressant et plusieurs autres espèces communes. De 3 hs. à 6 hs. pluie et vent violent, nous retournons à Gaspé. A 6 hs. du soir, la bourrasque cessa et fut suivie d'un calme plat. Nous restons toute la nuit à la hauteur de la Grande Grève. Nous remarquons que trois espèces d'astéries fragiles recueillies durant la journée avaient des lueurs phosphorescentes dans les ténèbres.

Dimanche, 11 août.—A l'ancre toute la journée en dehors du bassin de Gaspé. Dans la matinée nous vîmes flotter plusieurs méduses transparentes. Les pêcheurs les appellent *boitte* à maquereau. Peu satisfait d'avoir perdu un temps si considérable, je laissai à terre un télégramme pour Newcastle, dans lequel je demandais des instructions. Par malheur la réponse ne m'arriva pas à temps pour agir en conséquence.

Lundi, 12 août.—De bonne heure, nous quittons le bassin de Gaspé pour la quatrième fois. Ayant été informés au départ que la goélette devait être de retour mercredi, nous ne comptons pas sur un grand succès. Nous désirions atteindre les eaux profondes le plus tôt possible et, alors, faire autant de dragages que le temps nous permettrait. Belle matinée, temps presque calme. Nous amarrons un filet-traine, mais avec peu de résultats. Une petite brise s'étant élevée dans l'après-midi, nous pûmes atteindre vers le soir la petite Rivière au Renard. Pas de dragage ce jour-là ;—nous désirions atteindre auparavant le centre de la rivière.

Mardi, 13 août.—En nous levant, nous constatâmes que la drague avait été lancée un peu avant 6 heures. Comme le vent était très-faible, nous résolûmes de la laisser quelque temps au fond avant de la retirer. En conséquence, nous ne la vidâmes sur le pont que vers 10 hs. du matin. Dragage A. 10,—de 160 à 170 brasses—vase et pierres ; environ quinze milles du cap des Rosiers ;—température de la vase,—environ 38° Fahr. Deux ou trois éponges rares,—quelques pennatules, (cinq ou six,) deux astéries d'eaux profondes et six espèces rares de coquilles. Durant la nuit, nous nous étions dirigés vers la pointe sud-ouest d'Anticosti, et ayant aperçu le phare à 3 hs. du matin, nous virâmes de bord. Dans l'après-midi, nous tentâmes un autre dragage en eaux profondes et ce fut certainement le plus heureux de la saison. Dragage A. 11,—200 brasses,—vase ; trente milles N. E. du cap des Rosiers ; drague lancée à 1 h. 20 m., retirée à 3 hs. Nous jugeâmes nécessaire de différer jusqu'au lendemain l'examen des échantillons recueillis. J'avais gardé vivantes dans l'eau salée, jusqu'au soir, quelques pennatules, et en les mettant dans un endroit parfaitement obscur, je constatai qu'elles donnaient, au toucher, une lumière phosphorescente bleu-pâle. Le soir, nous étions revenus près du cap des Rosiers. Ce phare était bien visible.

Mercredi, 14 août.—Aussitôt après déjeuner, nous tentâmes un autre dragage avant de partir ; mais nous fûmes désappointés, n'ayant presque rien remonté. Dragage A. 12,—108, brasses ; au large du cap des Rosiers. Deux pennatules, une étoile de mer (*Otenodiscus*, une anémone de mer, et trois coquilles, dont une très-rare, voilà tout ce que la drague nous apporta. La matinée et une partie de l'après-midi furent employées à examiner, etc., les objets recueillis le jour précédent. Parmi les échantillons, il y avait une nouvelle éponge simplement pennée, avec axe interne de pointes ; un *vrail corail* ; plusieurs *virgularie* vivantes,—(ce genre était regardé alors comme nouveau en Amérique, mais, depuis, le Dr. Packard en a constaté l'existence, à 150 brasses, sur le banc de St. George ;)—un *Dentalium occidentale*, (vivant) ; quelques coquilles très-rares et d'autres échantillons intéressants. A midi, nous tournâmes Ship Head, en route pour le bassin de Gaspé où nous débarquâmes à 5 hs. p. m. Pour une croisière aussi courte, nous avions eu un succès très-encourageant.

Jeudi et vendredi, 15 et 16 août.—Passé ces deux journées à terre, au " Bassin. " Le capitaine Lachance était de retour jeudi, et reprit de suite le commandement.

Samedi, 17 août.—Quitté le bassin de Gaspé au point du jour ; beau temps, vent très-faible. M. le Dr. Fortin, M. P., et M. Têtu nous accompagnent durant une partie de la croisière. Dans la soirée nous lançâmes la drague en eaux profondes au large du cap des Rosiers, mais sans aucun succès. Dragage A. 13, 140 brasses ; au large du cap des Rosiers ; drague lancée à 5 hs. 30 m. et relevée complètement vide à 7 hs. Un autre dragage fut fait immédiatement au même endroit, mais avec le même résultat.

Dimanche, 18 août.—A l'ancre toute la journée au large du Cap des Rosiers. Dans l'après-midi, nous nous rendîmes à la côte où M. Trudeau nous reçut de la manière la plus aimable, au phare. Dans la soirée, nous essayâmes de regagner la goëlette, mais le ressac était si fort que nous y renoncâmes; nous dûmes passer la nuit chez M. Trudeau. La journée avait été très-belle et très-chaude, mais la mer très-houleuse.

Lundi, 19 août.—Brouillard épais et forte pluie toute la journée; le canon du phare tire à intervalles réguliers. Nous passâmes toute la journée avec M. Trudeau et revînmes à la goëlette à 10 hs. du soir. A 11 heures, le temps s'était un peu éclairci et nous mîmes à la voile pour Percé par une légère brise. Durant notre absence, le cambusier du *Stella Maria* avait, à ma recommandation, jeté plusieurs fois sur le fond rocheux et tiré le long de la goëlette dans une profondeur d'environ sept brasses d'eau, une ligne armée d'un faisceau d'hameçons et d'un plomb. Il perdit ainsi plusieurs hameçons et lignes mais retira un grand nombre d'échantillons, parmi lesquels plusieurs gros concombres de mer, couleur pourpre (*Pentacta frondosa*), longs de près d'un pied, une holothurie écarlate, (*Lophoturia Fabricii*), une perche de mer (*Cynthia*), et une éponge verte vivante, nouvelle pour moi. Outre ces espèces remarquables, les hameçons ramenèrent une grande quantité de petites plantes marines, parmi lesquelles une multitude de chevrolles écarlates, (que l'on a appelées les singes du monde des crustacés), des éponges parasites et des zoophytes, environ six espèces de coquilles, etc., etc.

Mardi, 20 août. Arrivés à Percé à 3 hrs. du matin. Le Dr. Fortin et M. Têtu nous quittèrent à cet endroit. Le capitaine ayant reçu instructions de rechercher une goëlette américaine (le *B. A. Baker*), sur le banc des Orphelins, nous quittâmes Percé à midi pour cet endroit. En route nous jetâmes la drague sur un fond rocailleux où les sacs à double nœud et la peau de vache qui les protégeait furent mis en pièces. Dragage A. 14.—50 brasses—fond rocailleux; l'île Bonaventure dans la direction N. N.-O., à quinze milles de distance; la pointe St. Pierre dans la direction N. $\frac{1}{2}$ O., à vingt-deux milles de distance. Ce dragage nous apporte plusieurs échantillons intéressants, entr'autres une couple de bolténies longues de près de deux pieds, une douzaine ou plus de pectens vivants (*Islandicus*), plus de vingt espèces en tout, sans compter les vers, les zoophytes et les crustacés. Il était presque nuit lorsque le sac fut vidé, et sorte que nous dûmes remettre au jour suivant l'examen des échantillons. Beau temps et bonne brise toute la journée.

Mercredi, 21 août.—Nous abordons le *B. A. Baker* sur le banc des Orphelins et, après avoir réglé avec le capitaine l'affaire d'indiquée par les instructions, nous mîmes à la voile pour Percé, où nous arrivâmes à 11 hrs. du matin. Nous passâmes l'après-midi et la soirée à terre.

Jeudi, 22 août.—Partis de Percé à 9 hrs. du matin, en route pour les îles de la Magdeleine. Dans la matinée, épais brouillard qui se dissipa l'après-midi, mer houleuse et forte brise de S. O. toute la journée et toute la nuit.

Vendredi, 23 août.—A 2 heures du matin, nous apercevons l'île Amherst à quatre milles de distance. Brise légère O. N. O.; pluie et brouillard dans la matinée. A 11 hrs. du matin, les îles du Mort, aux Grès et Amherst sont visibles; nous apercevons aussi plusieurs hirondelles de mer. Vers midi nous jetons la drague, mais sans beaucoup de succès; la corde qui relie les deux bras de la drague ayant été coupée par les roches, elle a été remontée presque vidée. Dragage A. 15, vingt brasses—fond rocheux—entre les îles aux Grès et Amherst. Nous nous empressâmes de rechercher si parmi les échantillons apportés par la drague, il y avait des espèces méridionales, mais le résultat fut complètement négatif. Toutes les vingt espèces observées sont très-communes et existent entre le Groëland et le cap Cod. A 4 hrs. 30m., nous apercevons le phare sur l'île Amherst. Nous aperçûmes l'île Entry à 6 heures du soir. Nous jetâmes l'ancre à 7 hrs. 50 m. au large de la côte à la Demoiselle sur l'île Amherst.

Samedi, 24 août.—Jeté l'ancre dans la baie de Plaisance, au large du havre d'Amherst, à 6 hrs. 45m. Après déjeuner, nous allâmes à terre et entreprîmes une excursion avec M. J. J. Fox qui nous témoigna la plus grande politesse. La partie de l'île où nous étions est basse et sablonneuse et par endroits marécageuse. Nous remarquâmes plusieurs plantes de savane caractéristiques, entr'autre le *Sarracenia*, le *Ledum*, la *Kalmia*, l'*Eriophorum*, la *Drosera*, le *Spiranthes*, et (à l'ombre) la *Monotropa uniflora*. L'espèce la plus intéressante (pour moi) était le cirier (*Myrica cerifera*), dont les habitants faisaient autrefois bouillir les

baies pour fabriquer de la chandelle, suivant ce que me dit M. Fox. Les espèces d'arbres les plus communes étaient l'épinette, blanche et rouge, le sapin du Canada, l'aune, tous arbres nains et de petits genévriers. Sur la pointe occidentale du havre Amherst, il y a des dunes de sable élevées qui ont tué les quelques arbres nains qui poussaient jadis à cet endroit. Nous recueillîmes un diatome qui nous semblait de bel aspect, sur une lagune dont l'eau avait un goût saumâtre mais dans laquelle nous trouvâmes, vivantes, des limacées d'eau douce (*Limnæa elodæ*). Par malheur, la marée était haute, mais pourtant nous recueillîmes six espèces de coquilles sur la grève. C'étaient le *Pecten tenuicostatus*, la *Callista convexa*, *Macra solidissima*, *Machœra costata*, *Zirphœa crispata* et *Lunatia heros*. La *Callista convexa* est une forme méridionale bien définie et, selon moi, il en est de même de la *Macra solidissima*, bien que le Dr. Packard déclare qu'il a rarement trouvé cette dernière dans le Détroit de Belle-Isle ou les environs. Nous remarquâmes un peu de fer magnétique dans le sable de la côte, et M. Fox nous informa que le gypse et l'oxide noir de manganèse existent aussi sur l'île. M. Fox nous dit aussi que le taret est souvent très-commun dans le havre d'Amherst. Notre excursion finie, nous nous rendîmes à la résidence de M. Fox et, en chemin, nous rencontrâmes le juge Winter et le Capt. Brown; ce dernier commande la goëlette le *Peter Mitchell* et nous invita à croiser avec lui. Nous dûmes refuser cette offre gracieuse, étant obligés de nous trouver à Montréal au commencement de septembre. Après avoir examiné les opérations que l'on fait à l'entrée du havre (*blasting*) pour enlever les obstructions, nous essayâmes de draguer sur les bas-fonds dans un des canots de la goëlette, mais nous n'obtinîmes que peu de résultat. Nous fîmes trois dragages dans sept brasses d'eau environ. Le premier ne nous apporta que des plantes marines; le second un petit crabe (*cancer irroratus*), et quatre espèces communes de coquilles (*Tellina tenera*, *Nassa trivittata*, *Lacuna vincia* et *Margarita helicina*); le troisième ne nous apporta rien. Le soir nous retournâmes à terre.

Dimanche, 25 août.—Partis de la baie de Plaisance à 6 hrs. 45 a. m., par une fraîche brise du nord et une mer houleuse. Jeté l'ancre entre les îles aux Grès et Allright à 10 hrs. a. m. Passé quelques heures de la soirée sur l'île aux Grès.

Lundi, 26 août.—Mis à la voile à 4 hrs. a. m. Journée chaude, peu ou point de vent. A sept heures du soir, nous n'avions encore fait que vingt milles. Vers 4 hrs. p. m., nous aperçûmes de loin le Cap-Breton. La plus grande partie de l'après-midi, nous employâmes le filet-traîne à la surface avec plus de succès qu'à l'ordinaire. Nous prîmes en quantité des poissons à colle de diverses espèces et dimensions. Des plantes marines flottantes furent aussi recueillies en abondance et autres polyzoaires et les hydrozoaires parasites que nous trouvâmes sur ces plantes, nous recueillîmes aussi plusieurs amphipodes et coquilles adultes, des crabes dans la première période de leur développement et trois espèces de poissons. Outre l'épinoche commune, nous recueillîmes plusieurs échantillons du sucet (*Cyclopterus lumpus*), long d'environ un demi-pouce et adhérant aux frondes plates du fucus par le suçoir que forment les nageoires ventrales; aussi quelques petites blennies. Nous observâmes que des poissons comparativement gros suivent ces masses de plantes marines en dérive dans lesquelles ils trouvent une nourriture abondante. Dans la soirée nous fîmes des expériences sur quelques-unes des méduses prises pendant le jour, et nous constatâmes qu'au toucher, elles produisent une leur phosphorescente pâle. A 9 hrs. du soir, on apercevait bien le phare de l'île aux Oiseaux.

Mardi, 27 août.—A 9 hrs. du matin, la drague fut lancée sur un point que, depuis longtemps, je désirais examiner avec soin. Mais les circonstances nous furent encore défavorables. La mer était si houleuse et la brise si forte que nous dûmes relever la drague avant moins de deux heures. Si la mer eût été calme et le vent léger, nous l'aurions laissée traîner au moins quatre heures. Dragage A. No. 16 et dernier, 313 brasses—vase noir et pierreuses aigues et arrondies; entre l'extrémité est de l'île d'Anticosti et le rocher aux Oiseaux. Ce dragage nous rapporta un peu plus d'un seau de vase et plusieurs grosses pierres. Les échantillons visibles à l'œil nu étaient quelques trilocolines, larges de près d'un quart de pouce, deux ou trois vers, un crangon, une amphipode, une astérie fragile (*Amphiura*), un petit échantillon du corail que nous avions déjà et neuf espèces de coquilles. Une portion de cette vase fut examinée au microscope, et voici les résultats de cet examen; de nombreux disques concaves d'un grand *Coscinodiscus*; des foraminifères nombreuses et intéressantes; des polycissines rares et

d'espèces déjà connues pour moi ; quelques pointes d'éponge à *six raies*, indiquant l'existence des Hexactinellides dans les eaux canadiennes, et deux ou trois coquilles d'un ptéropode, *Heterofusus balea*. On ne devait pas attendre grand résultat d'une étude si hâtive de la partie la plus profonde du golfe, faite par un temps si peu propice, et il ne faut point être surpris que les résultats soient si maigres. Pour se faire une juste idée de la vie animale à cette profondeur il serait nécessaire de rester sur le même point pendant au moins une semaine, en supposant même qu'on eût beau temps durant toute l'expédition. Dans l'après-midi, la brise devint plus forte et la mer très-houleuse. Sitôt après que la drague eût été relevée, nous mîmes à la voile pour le bassin de Gaspé et à huit heures du soir nous avions fait cinquante-six milles. Vers 8 hs. 30 m. commença une forte pluie qui dura toute la nuit.

Mercredi, 28 août.—Nous continuons notre route vers le bassin de Gaspé. Le vent a changé du S.-O. au N.-E. Pendant la plus grande partie de la journée une forte brise continue et la mer est houleuse ; mais vers le coucher du soleil, le temps change. Arrivé en dedans du Cap de Gaspé, vers 7 hs. du soir,—mais le vent étant tombé après que nous eûmes tourné la Pointe à Pitre, nous avançâmes peu pendant quelques heures.

Jeudi, 29 août.—Nous restons à terre à la baie de Gaspé toute la journée, attendant le vapeur qui monte le fleuve. Dans l'après-midi, un télégramme et le lendemain matin une lettre furent reçus du capitaine Browne, M. R., commandant la goëlette du gouvernement, le *Peter Mitchell*, et nous invitait à faire croisière avec lui pendant une quinzaine. Mais nous étions forcés de nous trouver à Montréal au commencement de septembre, le 1er si possible. En outre, tous les sacs des dragues étaient en morceaux et nous n'avions plus ni alcool ni bouteilles. Comme nous ne pouvions nous procurer tous ces articles à Gaspé, toute croisière, même si nous avions eu du temps devant nous, eût été inutile. Nous dûmes donc, à grand regret, refuser l'offre bienveillante du capitaine Browne.

Vendredi, 30 août.—Le vapeur *Miramichi* se trouvant en retard, nous ne partîmes de Gaspé que de bonne heure le lendemain matin. Arrivés à Québec le dimanche dans la matinée, nous ne pûmes nous rendre à Montréal que mardi, 3 septembre.

D'après cette relation abrégée de nos opérations depuis notre départ de Montréal, on voit qu'il nous était impossible d'opérer systématiquement. Toutes les fois que nous avons pu lancer la drague nous l'avons fait, même en lieu peu propice, plutôt que de rester oisifs. Lorsque le dragage n'était pas possible, nous nous servions des traines. Les circonstances nous furent très-défavorables et, sans notre persévérance, l'expédition aurait totalement échoué. Faute de place suffisante sur le pont, le *Stella Maris* n'est pas aussi propre aux opérations de dragage que *La Canadienne* ou le *Peter Mitchell* ; en outre, l'équipage était très-peu nombreux lorsque nous étions à bord.

PARTIE II.

Résumé provisoire des résultats zoologiques de l'expédition.

Afin de pouvoir nommer avec quelque certitude les différents échantillons recueillis, il faut consulter des livres et des collections qu'on ne trouve pas, soit à Montréal soit dans toute autre ville du Canada. On trouve la description du nombre d'invertébrés marins du Canada seulement dans les journaux scientifiques de la Norvège, de la Suède ou de l'Allemagne, dont j'ai pu voir quelques uns. Ce qui aurait encore été plus utile, savoir, une liste correcte des noms des divers animaux marins qui fréquentent les côtes de la Norvège et de la Suède, aucuns des Musées du Canada ne la possède. Dans ces circonstances, quand j'eus épuisé tous les moyens à ma disposition pour l'identification de certaines espèces, il ne me restait d'autres alternative que d'en envoyer des échantillons à quelque naturaliste qui avait accès à des bibliothèques plus considérables et à des collections plus complètes. Je suis redevable de beaucoup à la précieuse assistance que m'ont prêtée le professeur A. E. Verrill et M. S. I. Smith, (tous deux de Yale Collège, Newhaven, Conn.) dans la préparation de cette partie de mon rapport. Le premier a bien voulu examiner et identifier nombre d'espèces difficiles à classer que je lui avais envoyées, surtout parmi les Actinozoaires et les Tuniciers,

et les derniers à classer presque tous les crustacés que j'avais recueillis. La plupart des vers marins pêchés en 1871 et 1872, ont été envoyés au Dr. W. C. McIntosh, M. S. L., (de Murthly, près de Perth, en Ecosse), qui a donné une attention spéciale à ce groupe difficile, et a promis de désigner sous leur véritable nom ceux qu'il a reçus. Je dois des remerciements à chacun de ces messieurs pour la peine qu'ils ont prise et le bon vouloir qu'il ont montré à m'aider dans cette étude. Le mal d'yeux, causé par l'usage presque constant d'une loupe à triple lentille pendant plusieurs semaines, m'a empêché de faire autant de travail au microscope qu'il aurait été désirable pour rendre ce rapport plus complet.

Foraminifères.

Quoiqu'un grand nombre de ces intéressants animalcules ait été recueilli, surtout à une profondeur de 313 brasses, cependant, l'on n'en a pas observé beaucoup de formes nouvelles. Voici les espèces ou variétés les plus intéressantes que M. G. M. Dawson n'a pas énumérées dans son mémoire sur les Foraminifères du St. Laurent :—*Marginulina spinosa*, M. Sars; *Cristellaria crepidula*, *Bolivina punctata*, *Nonionina umbilicatula*, *Trochammina incerta*, *Valvulina Austriaca*, *Triloculina trigonula*. L'on n'a pris encore dans le St. Laurent, si toutefois l'on a pris, que très peu de ces animalcules des eaux profondes, (tels que *Globigerina inflata* et *Pulvinulina Micheliniana* et *elegans*). Selon Sars, cependant, il en a été trouvé quelques-uns à une profondeur de 300 brasses, au large des côtes de la Norvège.

Polycystines.

Quelques échantillons seulement de ce groupe d'animalcules ont été recueillis et ce sont exactement des mêmes espèces que l'année dernière.

Eponges.

Un grand nombre d'espèces d'éponges ont été obtenues, à différentes profondeurs. Parmi ces espèces se trouve une éponge simplement pinnée avec une axe interne de pointes silicieuses, appartenant, selon toute probabilité, au genre *chondrocladia*. Une autre, dont on a pu seulement obtenir des fragments, possède de véritables pointes à six raies, et appartient à la division des *Hexactinellidées* du Dr. Oscar Schmidt. Quinze ou vingt espèces environ ont été recueillies, dont quelques unes d'une grosseur considérable. Toutes les familles d'éponges ont maintenant été trouvées dans le golfe, à l'exception du groupe qui renferme celles qui ont le plus de valeur commerciale et qui sont en même temps dépourvues de pointes. Les espèces obtenues à une grande profondeur sont d'un intérêt spécial.

Hydrozoaires.

Une partie des Hydrozoaires recueillies en 1871 et 1872 ont été examinées au microscope, et l'on a reconnu jusqu'à présent les espèces suivantes :—

(Athecata.)

Coryne pusilla—Gaertner.

Tubularia indivisa—Linn.

‘ *larynx*—Ellis et Sol.

(Thecaphora.)

Obelia—Deux esp.

Campanularia vohubilis—Linn.

“ *verticillata*—Linn.

Lafoea fruticosa—Sars., var.

Salacia (Grammoxia) abietina—Sars.

Halecium halecinum—Linn.

“ *robustum*—Verrill.

“ *muricatum*—Ellis et Sol.

Sertularella polyzonias—Linn.

“ *rugosa*—Linn.

Sertularia abietina—Linn.

“ *flicula*—Ellis et Sol.

“ *argentea*—Ellis et Sol.

“ *cupressina*—Linn.

Thuiaria thuya—Linn.

“ *articulata*—Pallas.

Aglaophœnia myriophyllum (?)—Linn.

Actinozoaires.

Outre les deux anémones de mer communes (*Metridium marginatum* et *Urticina crassicornis*,) le professeur Verrill en reconnaît deux espèces nouvelles au St. Laurent parmi les échantillons recueillis l'été dernier. L'un est l'*Urticina digitata* de Muller, et l'autre un *Actinopsis*, selon toute apparence distincte de l'*A. flava* de Koren et Danielssen.

Les Alcyoniens du golfe exigent une étude soigneuse. Il se trouve apparemment trois espèces parmi ceux obtenus en 1872, dont l'une est l'*A. Rubiforme*, d'Ehr.

Les plus intéressants parmi les spécimens recueillis sont deux échantillons d'un vrai corail. Ils ont été pris à deux endroits, éloignés d'environ 150 milles—l'un à 200 brasses de profondeur, et l'autre à 313 brasses. Quoique plusieurs espèces de coraux soient connues comme venant des mers de la Norvège, aucun membre de ce groupe n'a été jusqu'ici trouvé à quelque place que ce soit sur le côté américain de l'Atlantique, au nord de l'Etat de Massachusetts; et c'est non seulement le cas, mais le corail du St. Laurent (s'il forme une espèce indigène) appartient à un groupe de cet ordre, dont on n'a pas trouvé un seul exemple au nord sur la côte de l'Atlantique en Amérique à un point même aussi éloigné que la baie de New-York. Les deux échantillons obtenus, quoique plus ou moins parfaits, étaient morts et dans une condition très friable et fragile, ce sont des coraux qui, vivants, étaient habités par une seule polypite. Quoiqu'ils appartiennent évidemment à la famille des Turbilonides les auteurs que j'avais ne pouvaient m'indiquer à quel genre je devais les classer. Ils diffèrent tellement des coraux arctiques ou du nord dont j'ai vu soit des échantillons soit des gravures, et ils ressemblent tellement aux espèces tropicales ou sous tropicales, que lorsqu'ils furent pêchés j'ai pensé qu'ils auraient bien pu être transportés dans le lest des navires. Le professeur Verrill (à qui j'ai envoyé l'un de ces coraux) m'écrivit que c'est une espèce non décrite de *Fabellum*, et il ajoute qu'il croit que ces spécimens sont fossiles. Je pense cette hypothèse très peu probable, vu qu'il n'existe pas en Canada de dépôts plus anciens que les crétacés ou tertiaires d'où ces fossiles auraient pu être détachés par la vague. A une profondeur de 200 brasses, au large du cap des Rosiers, environ quinze échantillons vivants d'une *virgularia* ("jonc marin") ont été recueillis. L'espèce était alors nouvelle en Amérique, mais d'autres ont été depuis trouvés par le Dr. Packard sur le banc de St. George. D'abord, le professeur Verrill et moi-même pensions que la *Virgularia* du St. Laurent était une variété rabougrie et appauvrie de la *V. mirabilis* d'Europe; mais M. Verrill la classe maintenant dans la *V. Lyungmanni* de Kolliker, espèce que l'on croyait auparavant venir seulement des Açores. Ce monsieur considère que la pennatule canadienne est une variété bien prononcée de la *Pennatula Aculeata* de Danielssen. Il regarde cette dernière comme spécialement distincte de la *P. Phosphorea*, mais Kolliker est d'une opinion différente; ainsi, après tout, la plume-de-mer du St. Laurent peut être une des nombreuses variétés des espèces communes d'Europe. Mes échantillons présentent des caractères tellement variables que cette dernière opinion ne semble pas improbable. Le grand nombre d'échantillons obtenus en 1872 ont été coupés en deux par le bateau de la drague, de sorte que l'on n'a trouvé dans le sac que les parties supérieures de la plante. Ceci me confirme dans l'idée que ces plumes-de-mer vivent la partie nue de la tige enseveli dans la vase au fond de la mer.

Echinodermes.

Neuf échantillons de *Schizaster fragilis* ont été obtenus à une grande profondeur. L'*Asterias Groenlandicus* de Steenstrup a été trouvée à plusieurs endroits, et le *Pteraster militaris* à deux places. Une espèce non classée d'*Eupyrigus* (inconnue à la science, sur la foi de Verrill) a été draguée à une profondeur de cinquante-six brasses, au large de l'Île Bonaventure. Les combres de mer (Holothurians), recueillis sur une batture au large du cap des Rosiers, sont les plus gros que j'aie encore vus dans les eaux du Canada. Voici la liste la plus complète possible des échinodermes du golfe St. Laurent au nord de la Baie des Chaleurs. Les espèces qui sont marquées d'une astérisque ont été trouvées par le Dr. Packard, et non par moi :—

**Astrophyton eucnemis*.—Mull et Trosch.

" *Agassizii*.—Stimps.

Ophiacantha spinulosa.—Mull et Trosch.

Ophiopholis aculeata.—Mull.

Amphipura (qui ressemble à la *Borealis*, de

Sars, sur la foi de Verrill.)

- Ophioglypha Sarsii*.—Lutken.
 “ *robusta*.—Ayes.
 “ *nodosa*.—Lutken.
Ctenodiscus crispatus.—Retzius.
Pteraster militaris.—Muller.
Solaster edeca.—Linn. (Pr. Dawson.)
Crossaster papposa.—Linn.
Calveria hystrix.—W. Thompson.
Cribella sanguinolenta.—Mull.
Asterias Groenlandicus.—Steenstrup.
 “ *vulgaris*.—Stimps. (? *A. rubens*.—M. et T.)
Asterias polaris.—Mull et Trosch.
Echinus Drobachiensis.—Mull.
Schizaster fragilis.—Duben et Koren.
Echinarachnius parma.—Gray.
Pentacta frondosa.—Gunner.
 * “ *calcigera*.—Stimps.
Isohis phantapus.—Mull.
Lophothuria Fabricii.—Lutken.
 * *Eupyrigus scaber*.—Lutken
 “ *nov. sp.*—Fide Verrill.
 * *Myriotrochus Rinkii*.—Steenstrup.
 * *Chirodota laeve*.—Grube.

Annélides.

Le Dr. W. C. McIntosh m'écrivit la lettre suivante, concernant la collection de vers marins faite en 1871.—“ Dans le No. 15, trouvé au large du phare du cap des Rosiers, à 125 brasses, se trouvent les espèces suivantes :

- Eunoa nodosa*.—Sars.
Ephesia gracilis.—Rathke.
Northria conchylega.—Sars.
Ammotrypane aulogaster.—Rathke.
Trophonia plumosa.—Mull.
Sabella pavonia.—Savigny.
Amphiporus (Nemertean).—fragment.

“ Une bouteille étiquetée ‘ diverses localités au sud, nord et est d'Anticosti, ’ à une profondeur de 100 à 112 brasses, contient ” :—

- Goniada maculata*.—Ersted.
Ammotrypane aulogaster.
Amphictene auricoma.—Muller (tube.)
Terbellides Strœmii.—Sars.
Thelepus circinatus.—Fabr.
Praxilla gracilis.—Sars.
Trophonia plumosa.
Lineus (Nemertean) ; petit.

Dans le No. 7 il y a trois espèces qui ressemblent aux précédents. Dans le No. 14, recueilli à 200 brasses, au sud de l'île d'Anticosti, se trouve le *Lumbrineris fragilis* de Muller. En outre, il y a un échantillon d'un petit *Balanoglossus*, tandis qu'un *Lepidonotus*, *Nephtys*, *Maldane*, *Praxilla* et *Nothria* demandent examen. Il est intéressant de trouver plusieurs de nos vieilles connaissances (des Îles de Shetland) de ce côté-ci de l'Atlantique. Tous les échantillons nommés sont comparativement communs, mais ils n'en sont pas moins précieux sous ce rapport, puis qu'il nous renseignent sur la distribution des Annélides, sujet qui exige d'être beaucoup éclairci. Une autre lettre, reçue après que la collection de 1872 me fut parvenue, renferme les quelques remarques suivantes sur les échantillons :—“ Je trouve votre collection de cette année beaucoup plus importante que celle de l'an dernier. Les espèces sont plus nombreuses, les spécimens en meilleure condition, et les raretés plus abondantes. C'est tout ce que je puis vous dire à présent, parce que je n'ai fait que grouper les animalcules suivant leur genre. Je vous écrirai lorsque j'aurai eu le temps de compléter mon étude.” Deux espèces appartenant à un groupe de vers (Sipunculids,) autrefois regardés comme des membres errants de la famille du concombre de mer, ont été recueillies dans trois localités. L'une d'elles est la *Phascolosoma borealis*, de Kef., (trouvées aussi sur le banc de St. George, à une profondeur de 110 brasses,) et l'autre “ est probablement la *P. Erstedtii*, de Kef., mais peut être une nouvelle espèce.”—(Verrill.)

Crustacés.

Les crustacés recueillis cette année sont très nombreux, comme genres et espèces, et plusieurs présentent beaucoup d'intérêt. Nombre d'espèces difficiles à classer l'ont été pour moi par M. S. J. Smith. Pour prévenir les répétitions, chacune d'elles est marquée d'une astérisque. Les corps microscopiques, les copépodes et Entomostracés, n'ont pas encore été examinés. Voici la liste de ceux qui ont été identifiés jusqu'ici :—

(Décapode).

Cancer irroratus, Sars (=C. Sayii, Gould; non le C. Borealis, Verrill).—Le crabe commun du golfe.

Hyas coarctata, Leach.—Commun.—Nourriture favorite de la morue.

Hyas aranea, Linn.—Rare.

Chionocætes opilio, Fabr.—Fréquent.

**Eupagurus Kroyeri*, Stimps.—Commun dans des coquillages morts.

**Sabinea septemcarinata*, Owen. (esp. Sabine)—A deux endroits. "Aussi sur le Banc de St. George."—(Smith.)

**Nectocrangon lar*, Brandt. (Esp. Owen),—"Inconnu au sud du golfe."—(Smith.)

**Hyppolite spina*, White.—De l'A. 8 et A. 14.

" *macilenta*, Kroyer.—Quatre échantillons.

" *Gaimardii*, Kroyer.—("Aussi dans la Baie de Fundy, en petite quantité." Smith.)

**Hyppolite Phippsii*, Kroyer

* " *Fabricii*, "

* " *polaris*, "

Pandalus annulicornis, Leach.—Commun à plusieurs places.

(Amphipode).

L'arrangement de ce groupe est donné par Axel Boeck dans un écrit sur les crustacés amphipodes boréaux et arctiques, publié dans l'annuaire "Forhandlinger i Videnskabs-Selskabet i Christiania" volume de 1870.

**Hyperia* esp. Young—traîne.

**Stegocephalus ampulla*, Bell. (esp. Phipps)—A. 8. Nous en avons une du banc de St. George." (Smith.)

**Phoxus Kroyeri*, Stimpson (non de Bate).—Un seul échantillon.

**Eusirus cuspidatus*, Kroyer.—"Inconnu au sud du Groëland avant."—(Smith.)

**Tritopsis aculeatus*. Boeck (esp. Lepechin). Dans 36 brasses, en face de l'île Bonaventure. Espèce locale, mais apparemment grégoire. "Nous l'avons recueilli sur les bancs cet été en petite quantité." (Smith.)

**Acanthozone cuspidata*. Boeck. (esp. Lepechin).—Un échantillon trouvé de 75 à 80 brasses en face du Cap Rosier—rare. "Commune dans la Baie de Fundy." Smith.

**Epimeria cornigera*? Boeck. (esp. Fabricius)—Fréquente et grosse,

**Cathopiplus læviusculus*, Boeck.—Traîne.

**Melita dentata*, Boeck. (esp. Kroyer).—Un spécimen. "Commun de la Baie de Fundy." Smith.)

**Bybiis Gaimardii*, Boeck. (esp. Kroyer).—Cinq individus de cette espèce ont été trouvés à 60 brasses dans le sable en face de l'île Bonaventure. "Commun dans la Baie de Fundy." (Smith.)

Caprella septentrionalis, Kroyer.—Abondante dans les plantes marines, sur un fond pierreux à une profondeur de 7 brasses, en face du Cap Rosier.

(Isopode.)

Munnopsis typica.—M. Sars. Espèce habitant les eaux profondes, trouvée en 1871 et 1872.

**Anthura brachiata*.—Stimps. Rare. Deux échantillons ont été trouvés sur un lit pierreux, à 110 brasses, en face du Cap Rosier.

(Pycnogonides.)

Nymphon giganteum.—Goodsir. Dans les eaux profondes, rare. Un échantillon trouvé en 1871 et l'autre en 1872.

Pycnogonum littorale.—Storm. (*P. pelagicum*.—Stimpson.) Dans 212 brasses d'eau entre la pointe est de l'île d'Anticosti et des Rochers aux Oiseaux.

A l'exception du homard commun, (qui, a cause de ses manières errantes, est rarement pris dans la drague), aucun des crustacés du St. Laurent a beaucoup de valeur comme article d'alimentation. Ils constituent néanmoins, un élément considérable dans celle des poissons, et leur utilité comme *vidangeurs* du fond de la mer est depuis longtemps reconnue.

Polyzoaires.

Dans la classification des échantillons appartenant à cet ordre, j'ai suivi le Rév. A. M. Norman (catalogue des Polyzoaires des Iles Shetland) en adoptant les dernières vues exprimées par M. Busk. Cependant, les mémoires précieux publiés par M. Smith sur les espèces scandinaves ont été fréquemment consultés, et les belles planches qui les accompagnent ont beaucoup servi dans l'identification des corps difficiles à déterminer. Les opinions varient beaucoup sur le genre et l'espèce de ces polyypes molluscoïdes et les espèces du St. Laurent n'ont pas encore été convenablement étudiées. La liste suivante des espèces recueillies est très incomplète, pas plus d'un quart des spécimens ayant été examinés au microscope :—

(*Cheilostomes.*)

- Scrupocellaria scruposa*, Linn.
Menipea (Cellularia) ternata, Ellis et Solander.
Caberea Ellisii, Fleming.— Belle et fréquente.
Bicellaria ciliata, Linn.— Dans les eaux profondes—très rare.
Bugula Murrayana, Bean.— Très communes.
Frustra Barleei: Busk. (*F. membranaceo-truncata*? Smitt.)
Acamarchis plumosa, Pallas.
Gemellaria toricata, Linn.
Hippothoa catenularia, Jameson.— Ayant une forme de *Membranipora membranacea*.
(Smitt.)
“ *divaricata*, Lam = *Mollia (Lepralia) hyalina*, Linn. (Smitt.)
Membranipora lineata, Linn.
“ *Flemingii*, Busk.
“ *pilosa*, Linn.
“ *Americana*, D'Orb.
Lepralia auriculata, Hassell. (Suivant Smitt et Escharella.)
variolosa, Busk } Variétés de *Discorpora coccinea*. (Smitt.)
ventricosa, Hassell. }
pertusa, Esper.
producta, Packard.
plana, Dawson.
Bellii. “
esp. ressemblant à la *trispinosa*, Johnston.
Celleporella (Lepralia) hyalina, D'Orb.
Cellepora pumicosa, Linn.
Myriozoum subgracile, D'Orb.
Escharoides rosacea, Busk.
Eschara elegantula, D'Orb.
“ *Skenei*? Ellis et Solander.
Celleporaria incrassata, Lam.
Retepora cellulosa var. *elongata*, Smitt.

(*Cyclostomes.*)

- Crisia eburnea*, Linn.
Idmonea Atlantica, Forbes.
“ *serpens*, Linn.
Tubilipora flobellaris, Johnston. (= *T. fimbria*, Lam. Smitt.)

Diastopora obelia, Flem.

Patinella patina, Lam.

Discoporella hispida, Fleming (= *D. Verrucaria*, Linn., Smitt.)

Defrancia lucernaria, Sars.

(*Ctenostomes.*)

Alcyonidium gelatinosum, Pallas.

Tuniciens.

L'on a recueilli dix espèces de ces curieux moussicoïdes, dont six ont des formes simples et quatre des formes composées. La plupart ont été examinées par le Professeur Verrill, qui a identifié toutes celles marquées d'une astérisque. Les espèces simples sont :—

Boltenia clavata? Fabr.—Très-grosse, prise à quelques milles de l'île Bonaventure, à une profondeur de cinquante à soixante brasses d'eau.

Cynthia puriformis? Rathke.—Dans neuf brasses d'eau, sur un fond pierreux, au large du Cap des Rosiers.

**Cynthia carnea*, Verrill. (= *Ascidia carnea*, Agassiz.)—Dans une localité.

**Eugyra pitularis*, Verrill.—C'est l'espèce que j'assimulais avec doute à la *Molgula arenosa*, dans mon rapport de 1871.

**Pelonia arenifera*, Stimpson.—Très-rare. Un seul échantillon a été recueilli.

**Ascidiopsis complanatus*, Verrill (esp. Fabricius.)—Prise cette année comme l'an dernier, à plusieurs endroits.

Les quatre espèces composées, dont on a trouvé chacune à plusieurs endroits en plus ou moins d'abondance, sont :—

Botryllus (esp.)

**Leptoclinum albidum*.

**Amourœcium pallidum*.

“ *glabrum*,

Mollusques.

Le nombre de nouveautés réelles parmi les coquillages recueillis n'est pas grand ; cependant, plusieurs espèces intéressantes ont été obtenues. La plupart des coquillages rares du fond de la mer dragués en 1871 ont aussi été trouvées l'été dernier. Voici la liste des coquilles qui offrent le plus d'intérêt : elle comprend quelques espèces prises en 1871, mais qui n'avaient pas été étudiées ou déterminées quand j'ai rédigé mon précédent rapport :—

Macoma inflata, Stimpson, M. S. S.—Trouvée en petite quantité à plusieurs endroits.

Astarte.—Je crois que les deux espèces d'astartes, appelées dans mon dernier rapport *A. sulcata* var. *minor* et *A. crebricostata*—Forbes—sont des espèces distinctes et non décrites. Le professeur Verrill pense que l'*A. sulcata* var. *minor* est une variété rabougrie de l'*Astarte lens*. de Stimpson. Ces deux coquilles ont été trouvées en petite quantité cette année.

Nucula (esp.)—Une petite *Nucula*, prise dans les eaux profondes, me paraît différer de toute espèce américaine décrite.

Yoldia limatula, Say.—Vivante à soixante brasses, à cinquante-cinq milles de l'île Bonaventure.

Leda tenuisulcata, Couth.—Des échantillons typiques de cette coquille ont été trouvés à 110 brasses, au large du Cap des Rosiers. C'est peut-être une variété de la *Leda pernula*.

Dacrydium vitreum, Holboll.—Plusieurs échantillons de cette coquille ont été trouvés avec la précédente.

Terebratella Spitzbergensis, Davids.—En petite quantité, dans quatre ou cinq localités.

Scaphander puncto-striatus, Mighels. (= *S. librarius*, Loven.)—Un bel échantillon adulte vivant, d'un pouce et un-huitième de long, a été pêché à une profondeur de 200 brasses, entre le Cap des Rosiers et la pointe sud-ouest de l'île d'Anticosti.

Cylichna strigella? Loven.—Vivante dans des eaux profondes, rare.

Dentalium occidentale, Stimps.—Des échantillons morts mais adultes de cette coquille, pris en 1871, ont été classés par moi dans le *D. abyssorum* de Sars. Une série d'échantillons vivants, de tous les âges, pêchée l'été dernier dans les eaux profondes, ont démontré que l'espèce n'est pas pentagone quand les individus sont jeunes, et qu'elle appartient à l'espèce de Stimpson, auparavant mal définie et rare.

Siphonodentalium vitreum, Sars.—Avec le précédent ; c'est le *Dentalium lobatum* de Sowerby.

Rissoa (Paludinella) globulus, Möller.—Un échantillon, à 60 brasses, en face de l'île Bonaventure.

Rissoa carinata, Mighels.—Dans 96 brasses, baie de la Trinité, vivante et fréquente.—1871.

Rissoella eburnea, Stimps.—Un adulte vivant, dans 70 brasses, en face du village de Moisie.—1871.

Eulima stenostoma, Jeffreys.—Un autre échantillon de ce coquillage a été pris en eau profonde.

Sipho curtus, Jeffreys.—C'est le *Sipho Sarsii* de Jeffreys, de mon rapport précédent. *S. curtus* paraît être le nom.

Sipho Spitzbergensis ? Reeve.—Dans 60 brasses, en face de l'île Bonaventure.

Fasciolaria ligata, Mighels.—Baie de Gaspé, à 30 brasses, dans des roches, vivant.—1871.

Spirialis bolea ? Möller.—Des coquilles mortes de cette espèce ont été trouvées dans la vase amenée à la surface d'une profondeur de 313 brasses. Plus de 150 espèces de mollusques marins sont maintenant reconnus dans les eaux de la province de Québec.

Poissons.

Un seul échantillon de l'anguille de sable (*Ammodytes Americanus*) a été amené par la drague. A la surface, le *Gasterosteus aculeatus* ? a toujours été abondant, et l'on a pris, dans la traîne, plusieurs spécimens de jeunes "sucets" (*Cyclopterus lumpus*) et d'une espèce de Blenne.

D'après l'esquisse précédent, l'on peut voir que les échantillons les plus intéressants parmi les espèces déterminées appartiennent aux Actinozoaires et aux Crustacés. Il y a plusieurs formes curieuses et rares aussi parmi les éponges, les hydrozoaires et les vers marins recueillis, mais elles n'ont pas encore été étudiées. Si, nonobstant les nombreuses difficultés que nous avons rencontrées, l'on a pu obtenir autant de renseignements nouveaux sur les invertébrés qui fréquentent le fleuve et le golfe St. Laurent, que ne serions-nous pas en droit d'attendre d'opérations plus systématiques et plus étendues ?

Dans la partie suivante qui termine ce rapport, j'essaierai de montrer la partie pratique des divers faits constatés dans le cours de l'été dernier.

PARTIE III.

Notes sur quelques points relatifs aux pêches maritimes de la Province de Québec, et sur d'autres sujets pratiques.

J'offre avec beaucoup d'hésitation les observations qui traitent exclusivement des matières concernant les pêcheries du golfe, mon expérience ne se borne qu'à cinq visites d'été dans le bas du St. Laurent, et est sans doute moindre, sous quelques rapports, que celle de plusieurs, sinon de la plupart, des surintendants ou administrateurs des divers grands établissements de pêche le long de la côte. Les études que j'ai pu faire sur la nature de la vie animale au fond de la mer ou à sa surface, ne peuvent manquer, cependant, de jeter quelque lumière sur les mœurs et la nourriture des poissons comestibles les plus importants.

La superficie que j'ai entrepris d'explorer s'étend, sur la rive nord, depuis la Pointe des Monts jusqu'à quelques milles à l'est de Natashquan, et, sur la rive sud, depuis la rivière de la Grande Vallée jusqu'au groupe des Iles de la Madeleine. Elle embrasse un circuit complet autour de l'île d'Anticosti et des Iles de la Madeleine.

Dans cette région, les poissons de mer les plus importants (à un point de vue économique), sont la morue et le flétan, le hareng et le maquereau. Les deux premiers trouvent ordinairement leur pâture au fond de la mer, et les autres à ou près de la surface.

Il y a plusieurs points, relatifs à l'histoire naturelle de la morue ou morues du St. Laurent, qui ont besoin d'être éclaircis. On ne sait pas au juste s'il y en existe une ou plusieurs espèces. Le Dr. Gunther dit que la morue européenne (*Gadus morrhua*, Linn.) se trouve depuis les "côtes du nord de l'Europe, l'Islande et le Groëland, jusqu'à New-York vers le sud." D'un autre côté, M. Putnam et le professeur Gill déclarent que la morue de la côte du Labrador et la morue américaine, *Gadus aereosus*, de Mitchell, sont la *Morrhua Americana* des autres écrivains. Si les morues européenne et américaine forment deux espèces distinctes—point qui, nous croyons, n'a pas été encore décidé—it est probable que l'on doit les trouver toutes deux dans le golfe St. Laurent.

Quelques expériences faites sur les lieux, au milieu de l'hiver, jetterait beaucoup de lumière sur ce qu'il advient de la morue, et des autres espèces de poissons, durant les mois rigoureux. En tant que les faits sont concernés, c'est encore une question de savoir si cette espèce est migratoire ou non. Nous savons quelque chose maintenant de la vie animale au fond de la mer, quoique nous n'en connaissions pas autant qu'il serait à désirer. Bien que la faune invertébrée du fond de la mer soit passablement variée, il y a un nombre encore plus grand d'espèces et d'individus dans la zone située entre la marée de l'eau basse et une profondeur de soixante à soixante-dix brasses, que dans l'espace compris entre 100 à 300 brasses. Du moins, c'est là le résultat de mon expérience. Mais en Canada, il n'est pas improbable que plusieurs espèces, surtout parmi les crustacés des plus hauts niveaux, peuvent vivre dans l'eau basse en été et se retirer dans des endroits plus profonds en hiver. Comme il n'est pas possible de jeter la drague en cette saison, nous ne pouvons dire si c'est le cas ou non. La preuve que nous avons à présent est insuffisante pour démontrer qu'il existe indubitablement aux plus grandes profondeurs plus qu'une certaine quantité de nourriture propre à la morue.

Les époques auxquelles la morue fraie varient beaucoup selon les saisons et les glaces. Aucune espèce de nourriture animale ne semble faire du mal à ce poisson. Elle mange avec avidité le hareng, le capelan, le maquereau, le langon, l'encornet, les crustacés, les mollusques, l'étoile de mer fragile, et même, le Dr. Fortin et d'autres me l'assurent, des fretins de sa propre espèce. Après la saison du frai, la morue adulte (le "poisson-mère" des pêcheurs) se rassemble sur les bancs où elle se nourrit de crustacés, de mollusques, etc. Le fretin, d'un autre côté, va chercher sa pâture dans les eaux basses, près du rivage. La morue qui se nourrit sur les bancs, prend seulement, ou presque seulement, les spécimens, parvenus à croissance parfaite, des crabes, coquillages, etc., et laisse ceux qui ne sont pas à maturité. Comme ce poisson visite rarement les mêmes lieux de pâture deux années de suite, un approvisionnement constant de nourriture lui est par là même assuré. Les ennemis naturels de la morue ne sont pas nombreux, heureusement, ni ne paraissent affecter la valeur des pêcheries à un degré appréciable. Le marsouin et les différentes sortes de phoques, l'orfraie, le balbusart, et divers oiseaux de mer, ainsi que les requins et quelques autres grands poissons détruisent sans doute un grand nombre de morues. Mais l'on doit plus craindre les résultats produits par un système de pêche destructeur et imprévoyant.

On s'est souvent élevé contre la pratique d'engraisser la terre avec du capelan, du hareng, etc., (et sans doute souvent aussi avec de la jeune morue), on devrait l'empêcher, si c'était possible. Par les annexes du dernier rapport de la division des pêcheries de ce département, j'apprends que dans l'année expirant le 30 juin 1871, 1,457 quarts de hareng, 7,848 de capelans, et 260 d'éperlan, ont été employés comme engrais.

Dans la Baie de Gaspé, on a fait souvent des plaintes en ma présence sur l'usage des seines le long du rivage (par des Américains), dans le dessein de prendre du maquereau ou de la boîte. On dit que de grandes quantités de jeunes morues prises dans ces seines avec le maquereau, sont jetées comme inutiles. Il paraît désirable d'empêcher, autant que possible, la pêche de la morue trop petite pour être de quelque valeur comme nourriture. Les équipages des goëlettes des Etats-Unis, etc., pêchant en dehors de la limite des trois milles nettoient et salent le poisson à bord de leurs navires et presque invariablement jettent les

débris sur les places de pêche. On dit que ce dernier procédé a un mauvais effet, et qu'il tend à chasser la morue de ses frayères. Cependant, il ne cause qu'un dommage local, et en justice pour les Américains, l'on doit ajouter que la loi ne leur permet pas, à présent, de nettoyer et préparer leur poisson sur le rivage. S'il est illégal de jeter les débris dans la mer, comme on me dit que c'est le cas, que veut-on qu'ils fassent ?

L'utilisation des débris de morue est un sujet d'une importance considérable pour les habitants des côtes de la mer. Si l'odeur infecte pouvait être enlevée facilement et à bon marché, on pourrait ainsi obtenir un engrais précieux à l'agriculture. Parmi les nombreuses méthodes que l'on a inventées pour atteindre ce but, j'oserais suggérer l'emploi de la terre, qui est reconnu comme un des meilleurs désinfectants. Dans plusieurs endroits sur la rive nord du St. Laurent, que j'ai visité en 1871, la puanteur qui s'élevait des débris de poisson répandus dans les champs sans aucune préparation préalable était presque intolérable. Comme on devait s'y attendre, il y eut à ces stations plusieurs cas de fièvre, etc., que le commandant Lavoie attribua entièrement aux effluves malsaines de cet engrais primitif. On trouve dans l'estomac de la morue plusieurs vers intestinaux ; et comme les porcs mangent beaucoup de ces rebuts, et que le lard est d'une grande consommation sur la côte, il est facile de voir que les maladies peuvent s'engendrer de cette manière.

À l'égard de la pêche du flétan, j'ai très peu de connaissance pratique. Le Dr. Storer, dans son excellent mémoire sur les poissons du Massachusetts, est d'opinion que le flétan américain est identique à l'espèce européenne, l'*Hippoglossus vulgaris* de Fleming. Cependant, il est des écrivains plus récents, des deux côtés de l'Atlantique, qui pensent différemment sur ce point. Le Dr. Gunther décrit le poisson canadien comme appartenant à une espèce distincte et nouvelle, à laquelle il donne le nom d'*Hippoglossus Groenlandicus*. Il dit que le flétan d'Europe "a sur le côté une raie qui forme une courbe très prononcée sous la nageoire pectorale, courbe dont l'axe verticale est le double de l'axe horizontale. Dans l'espèce canadienne, selon le même auteur, "la raie sur le côté descend doucement en ligne droite oblique sous la nageoire pectorale, et ne forme pas de courbe." Le professeur Théodore Gill, dans un mémoire sur les poissons de la Baie de Fundy (publié dans le *Canadian Naturalist*, vol. ii, page 257) donne au flétan du St. Laurent le nom de *Hippoglossus Americanus*. En été, cette espèce paraît chercher sa pâture au fond des eaux basses ; et en hiver il se retire probablement dans les endroits les plus profonds qu'il peut trouver. Peu de Canadiens s'occupent de la pêche du flétan, qui semble être maintenant recherché surtout par les Américains. Sur le marché de détail à Montréal, le flétan atteint un prix qui varie de 13 à 20 cents la livre.

Je n'ai jamais eu la bonne fortune de visiter aucune station le long de la côte où l'on sale pour le marché le hareng ou le maquereau ; ni je n'ai pu examiner le contenu de l'estomac de ces poissons.

Plusieurs naturalistes américains, tels que Lesueur, Storer et autres, regardent le hareng américain comme une espèce distincte du poisson européen. Le Dr. Gunther et le professeur Reinhardt sont d'une opinion contraire, et ne voient aucune différence essentielle entre les deux soi-disant espèces. Le Dr. Gunther déclare aussi que tout le petit poisson blanc qu'il a vu est du jeune hareng. Je sais que cette dernière opinion a été mise en doute, mais, selon moi, elle n'a pas été réfutée. Si, donc, le hareng américain et celui d'Europe appartiennent à la même espèce, et que les petits poissons blancs sont des jeunes harengs, (ce que le Dr. Gunther dit être le cas pour les deux), il s'ensuit que, dans l'été, le petit poisson blanc doit être abondant dans le golfe St. Laurent. Il ne semble pas y avoir de raison qui empêcherait de donner des dîners au petit poisson blanc à Tadoussac, etc., comme il s'en donne à Richmond et à d'autres lieux de réunion, à Londres ou dans les environs. Les soi-disant "sardines" du bas du St. Laurent sont de jeunes harengs. La vraie sardine de la Méditerranée (qui paraît être la même espèce que le pilchard de Cornwall) n'a pas encore, d'après ce que je sais, été trouvée en Amérique. Dans le rapport que le commandant Lavoie a fait de la croisière de *La Canadienne* en 1871, il est dit que de grandes quantités de harengs sont prises aux Iles de la Madeleine au moyen de la seines. Le passage suivant est extrait d'une conférence sur la pêche au hareng, faite par M. A. Warren, propriétaire d'un vaste établissement de pêche sur la côte du Labrador : " Ces années dernières, on a

fait beaucoup usage sur la côte du Labrador, de seines au hareng, lesquelles ont remplacé presque entièrement l'usage des filets, au préjudice manifeste de la population des pêcheurs."

Le maquereau commun de notre côté est probablement le *Scomber scombrus* de Linnée, dont le *S. vernalis* de Mitchell paraît être un synonyme. Si l'opinion du Dr. Gunther est exacte, le maquereau du Canada et de la Nouvelle Angleterre est le même que celui du nord de l'Europe. M. Putnam dit que "la limite nord du maquereau est le D'stroit de Belle Isle," tandis que, selon le professeur Reinhardt on trouve au Groëland la morue, le fletan et le hareng, mais non le maquereau. Dans l'espèce européenne, il n'y a pas de vessie natatoire. De même que la morue, le maquereau est très vorace et paraît disposé à prendre toute espèce de nourriture animale. Outre qu'il dévore tout sorte de petits poissons, il se nourrit aussi comme le hareng des animaux marins qui se trouvent à fleur d'eau.

Au moyen de la traîne, l'été dernier, l'on a obtenu une bonne idée générale de la faune de la surface de la mer. Ces animaux flottants peuvent être convenablement divisés en deux groupes—ceux qui sont purement océaniques, et ceux qui sont entraînés du rivage dans la mer par les vagues. A la première de ces divisions appartiennent les poissons à colle, de plusieurs genres et espèces, et les petits crustacés. A Gaspé, les pêcheurs appellent poissons à colle de la "boîte à maquereau," et les crustacés flottants de la "boîte à baleine." Le hareng à chair "rouge" et "blanche" de M. Boeck (voir page 114 de ce rapport) appartient à ce groupe. Le hareng à chair "rouge" (et le maquereau) est abondant dans le St. Laurent, quoique le genre et l'espèce dans les deux pays ne soient pas toujours les mêmes. Le hareng à chair "blanche" aussi peut être fréquent, car le nombre de vers marins dans le golfe est très-grand. Notre seconde division renferme toutes les créatures qui vivent sur ou dans les grandes algues marines croissant originiairement près de la marque de l'eau basse, mais qui ont été entraînées dans la mer. Parmi ces algues, on trouve de petits poissons de deux ou trois sortes, le fretin de la moule de mer commune, quelques espèces de liparis, et des limaces nues à nageoires du genre Doris. Les crustacés sont pour la plupart le fretin du crabe commun, et des échantillons de puces de mer parvenues à croissance parfaite, appartenant à l'ordre des amphipodes des zoologues. Les plantes marines sont aussi plus ou moins couvertes de cravans parasites et de zoophytes des ordres hydrozoaire et polyzoaire. Le hareng à chair "noire" dont il a été parlé antérieurement n'a pas encore été découvert dans les algues du St. Laurent. En Europe, les espèces de rissoraires sont très-nombreuses, et plusieurs vivent dans les eaux basses près du rivage. En Canada, on ne connaît que six espèces de rissoraires, au nord de la Baie des Chaleurs; cinq sont particulières à des eaux comparativement basses, tandis que l'autre n'est pas très-commune. Pas un seul échantillon adulte de cette dernière espèce n'a été trouvé, quoique l'on ait examiné attentivement quantités de masses d'algues flottantes amenées par la traîne. Outre les deux groupes qui viennent d'être décrits, lesquels comprennent des animaux purement marins, nombre d'insectes de terre et d'eau douce sont entraînés dans la mer durant les mois d'été. Ils appartiennent à plusieurs ordres et espèces, et sont souvent pris vivants.

On dit que les poissons qui sont tués et saignés aussitôt qu'ils sont pris, sont bien meilleurs que ceux qu'on laisse mourir de mort naturelle. On prétend que certaines méthodes de tuer le poisson offre des avantages particuliers. Les Hollandais, eux, séparent avec un couteau l'épine dorsale et les artères du cou, juste en arrière de la tête. Rien d'analogue n'a jamais été imaginé par les pêcheurs Bas-Canadiens, qui laissent la morue qu'ils ont prise étouffer lentement, souvent sous un soleil ardent.

Dans peu de temps, les clauses aux pêcheries dans le Traité de Washington viendront, sans doute, en opération. Aucune occasion plus convenable que maintenant ne se présentera pour examiner si les lois actuelles concernant les pêcheries sont susceptibles d'amendement ou de modification. Il est à désirer d'un côté qu'on mette un terme au gaspillage des richesses dont nos côtes regorgent périodiquement, et de l'autre qu'on enseigne à ux pêcheurs les meilleures méthodes pour conserver les poissons qu'ils prennent. Que l'on ait gaspillé une grande quantité de nourriture précieuse, il n'y a pas à le nier, et il y a même trop de raison de craindre que ce mal ne parvienne à un degré encore plus élevé, et que les pêcheries ne soient appauvries, sinon épuisées, à moins que l'on prenne des mesures de précaution pour

empêcher une telle calamité de fondre sur les habitants des côtes. Des marchands de Montréal ont déclaré dernièrement, dans les journaux quotidiens, que le poisson salé préparé sur la côte est, dans certains cas, d'une qualité si mauvaise, qu'il n'est presque d'aucune valeur sur le marché. Cependant, l'on peut attribuer cela aux grandes pluies et au temps humide que l'on a, contre d'ordinaire, éprouvés dans le Golfe l'été dernier.

Une *commission spéciale* devrait être nommée pour s'enquérir et faire rapport de toutes les matières qui affectent les pêcheries maritimes du Canada. Cette commission devrait avoir le pouvoir de faire les règlements que les autres pays ont cru nécessaires pour la protection et le développement de leurs ressources sous ce rapport. Comme dans ces dernières années, des savants des États-Unis ont porté une grande attention à toutes les questions qui ont trait aux pêcheries de mer et de rivière, il serait très-désirable de demander à quelques-uns de ces messieurs de former partie de la commission projetée, et de nous donner le bénéfice de leur expérience. Si ce corps se composait d'un égal nombre de représentants du Canada et des États-Unis, on peut raisonnablement supposer que les autorités de la république voisine acquiesceraient à toutes les mesures que le bon sens de tous pourraient suggérer. Naturellement, il serait de peu d'utilité de faire un nouveau code de règlements, quel qu'excellent qu'ils puissent être, si on ne les mettaient en vigueur. La petite flotte actuelle des steamers du gouvernement ne suffirait plus à les faire exécuter et à maintenir l'ordre sur une si grande étendue de côtes.

Depuis la rédaction de mon dernier rapport, j'ai examiné tous les tarets que j'ai pu me procurer dans les eaux canadiennes. L'espèce de la baie de Gaspé, draguée par le Principal Dawson, dans un bloc de bois flotté, est la *Xylophaga dorsalis* de Turton, espèce nouvelle en Amérique. On doit la rencontrer très-rarement dans cette localité, car j'ai jeté la drague en plus de vingt endroits dans la Baie sans la trouver. Le *Ieredo navalis*, de Linnée, se rencontre à St. Jean, N. B., et à Pictou, N. E., j'en ai vu des échantillons à ces deux ports. C'est la même espèce qui fit tant de ravages dans les pilotis en Hollande, en 1731 et 1732. On dit avoir trouvé des tarets très-gros à Halifax; et M. J. J. Fox m'informe qu'ils se rencontrent fréquemment dans la coque des navires à l'ancre dans les îles de la Madeleine. J'examinerai avec plaisir tous les échantillons que l'on pourra m'envoyer de toutes les parties du Canada, et j'en ferai rapport. Les vers peuvent être mieux conservés dans l'alcool, ou des morceaux de bois criblés de trous peuvent être envoyés. Ceux-ci contiennent souvent les valves et les palmules du mollusque, ce qui est suffisant pour identifier l'espèce.

L'emploi de la drague jette quelque lumière sur la praticabilité d'un projet dont on a beaucoup parlé : celui de la pose de câbles télégraphiques sous-marins dans le golfe St. Laurent. On peut se faire une bien meilleure idée du fond de la mer par l'usage de la drague que par le simple emploi de la sonde. Comme je l'ai déjà démontré ailleurs, ce fond est fréquemment parsemé de grosses roches souvent irrégulières et à la pointe tranchante, qui finiraient par user et couper ces câbles. On a pu obtenir avec autant de certitude que possible le degré de la température (en été) du fond de la mer à des profondeurs de 30 à 313 verges. Il est très-probable que cette température est assez uniforme durant toute l'année. Et enfin, au moyen des explorations de ce genre, il est très-possible de s'assurer s'il existe, sur une ligne donnée, des animaux marins qui pourraient endommager un câble sous-marin, en le perforant ou autrement.

Montréal, 14 janvier, 1873

ANNEXE

STATISTIQUE des pêches de la Province d'Ontario pour l'année 1872,—divisions de nombre de verges de

Divisions.	No. d'hommes employés.	Valeur des bateaux, reys, etc., employés.	Rods de reys à mailler.	No. d'éperviers.	No. de seines.	No. de verveux.	Parcs en reys.	Barils de poisson blanc.	Barils de truite.	Barils de hareng.
Division Rideau	388	\$ 5,816	8,880		300			70		30
Divisions Brockville et Cornwall	32	1,670	5,060	3	14					
Division du P. Edouard. Division de l'Île Wolfe.	Ile Amherst	10	750					69	91	
	Ile Pigeon	8	550	4,875					155	
	Lac du Désert	2	50	8,250				1	3	2
	Pointe à l'Ours et Battures de la Charité	10	650	400						
	Longue Pointe	8	650	8,250				150	140	
	Rivière Cataracoui	6	890	8,250			24		150	
	Iles Simcoe et au Serpent	10	525	5,200				90	15	10
	Lac Gananoque et Mille Iles	7	430	2,500			11			
	Du Portage de la Pointe au Saumon	35	1,449	16,060	11			186	25	130
	De la Pointe au Saumon à la Pointe Pierre	57	2,400	37,000				76		
	De la Pointe Pierre à la Pointe au Japon	16			1			95		5
	De la Pointe au Japon à la Rivière Noire	17	535	12,800				117	50	
	De la Rivière Noire au Pont de Bongard	54	2,860	53,900				975	73	5
	Division de la Baie de Quinté.	118	8,450	22,350	14	70		90		3,075
	Division Cobourg.	14	1,270	10,560	3			5	68	7
Havre de Whitby	6		2,770					15		
Pointe à la Batture	4		4,280					25½	5	
Baie des Français	4		8,000	1				25	20	
La Rcuqe	4			1						
Port Union	10		11,400	1				3	37½	
Passé à Gate.	2			1				8		
Scarborough et Leslieville	6	12,380	16,300	2				27	52	
Baie de Ashbridge	6		5,400							
Ile Toronto	13		16,000	6				119	25	
Port Credit et Rivière Humber	3		250	1						
Bronte	4		5,200					30	7½	
Baie de Burlington	99		18,860	14				78		
Wynona	2		2,900					33		
Jordan	4	14,894	3,100	1				33		
Clinton										
Port Dalhousie	2		3,800	1				3	2	
Rivière au 4 milles	8		5,000	3				91½	0½	
Rivière au 2 milles	4	5,763	1,400	1				30		
Rivière Niagara	12		8,050	3				97½	1½	
Queenston	11			1						

L. pêche, produits pêchés, valeur de ces produits, nombre d'hommes employés, rêts maillée, etc.

Barils de saiscos.	Brls. de maskinongé.	Barils de brochet et d'achigan.	Barils de doré.	Barils de poissons communs.	No. total de barils de poissons.	Valeur.		Valeur totale.	Où vendu.	Remarques.
						Frais.	Salé.			
		370	20	370	860	4,660		\$ 4,660	Canada	156 saumons furent aussi pris.
		41	17	45	103	1,076		1,076	Brockville et Etat de New-York	
		6	4		170	1,360		1,360	Etats-Unis	
					155	1,200	40	1,240	Canada et E.U	
					6	36	12	48	Canada	
					140	1,088	32	1,120	Canada et E.U	
					300	2,400		2,400	Etats-Unis	
				124	124	558		558	do do	Surtout des têtes de taurau, vendues pour la plupart à Kingston.
		8	6		129	990		990	Canada	
		63	17	42	122	594		594	Etats-Unis	
					341		2,388	2,388	Consecon et autres places	
					76	500	260	760	Etats-Unis	
					100	970	10	980	Canada et E.U	
					100	15		2,256	Etats-Unis	
		50		5	1,108	8,454	280	8,734	Canada et E.U	
				450	3,615	4,500	13,200	17,700	Canada	
					80	800		800	do	
			5½		20½	63		63	Whitby	
					48½	413		413	Whitby	
					55	550		550	Toronto	
				1	1	10		10	La Rouge	
					42½	424		424	Toronto	
					8	80		80	Scarborough	
				2	106	995		995	Scarborough et Toronto	
				4	71	496		496	Toronto	
				115	392	2,826	160	2,986	Toronto	
					15	65		65	Port Crédit	
					99½	955		955	Niagara et Hamilton	
					110½	5,560		5,560	Hamilton	
					36	426		426	do	
				40	83	656		656	Comté de Lincoln	
					24	170		170	Ste. Catherine	
				4	112	1,071		1,071	Ste. Catherine et Niagara	
					60	500		500	Ste. Catherine	
				20	152	1,335		1,335	Ste. Catherine et Niagara	
				42				655	Ste. Catherine et Niagara	4 mach. ont aussi pêché.
				45	82			655		

ANNEXE L.—STATISTIQUE des pêches de la province d'Ontario pour l'année 1872, employés, nombre de verges de

Divisions.	No. d'hommes employés.	Valeur des bateaux, rets, etc., employés.	Rods de rets à mailler.	No. d'éperviers.	No. de seines.	No. de verveux.	Parcs et rets.	Brls. de poisson blanc.	Barils de truite.	Barils de hareng.
Rivière Noire.....	12	\$			3					102
Fort Érié.....	4				1			5		
Port Maitland.....	30			6						
Baie de Wardell.....	4		3,600					17		
Baie de Miller et baie de Hover.....	6	2,953	1,900					26½		
Rivière Sandusk.....	2		840	1				8½		
Pointe du Paon.....	2		900					12½		
Nanticoke.....	2		900					5		
Woodhouse et Walpole.....	8		6,300					39		
Port Ryerse.....	10		2,400					9		
Normandale et pointe aux Dindes.....	8		7,500		3			52½		32
Pointe aux Dindes.....	16				4			38		50
Longue Pointe.....	27				6			28		
La Petite Loutre.....	4	6,656			1					
Port Burwell.....	4				1			1		
Silver Creek et Port Bruce.....	17				2			5		
Port Stanley.....	5				1					1
Port Talbot.....	4				1					12
Morpeth.....	2	700				1		50		44
Pointe aux Pins.....	1	500			1			50		40
Romney.....	2	600				1		25		40
Ile de la Pointe Pelée.....	6	2,500				5		121		158
Pointe Pelée.....	6	1,500				3		160		
Mersea.....	3	800						80		
Gosfield.....	6	1,000				2		130		
Belle Isle.....	41	2,600			6			350		
Ile aux Pêches.....	14	800			2			120		
Pointe aux Pêches.....	14	500			2			90		
Ile de la Bataille.....	70	12,000			16			900		500
Ile au Bois Blanc.....	14	8,000			2			100		
Ile à l'Herbe.....	7	300			1			40		
Ile aux Dindes.....	7	300			1			40		
Rivière Détroit.....	84	6,200			16			802		
Colchester.....	3	500				1		60		
Rivière Thames.....	87	1,484			16					
Rivière Sydenham.....	4	65			1					
Lac St. Clair et baie de Mitchell.....	12	341		3	4			617		64
Bosanquet.....	60	3,500			15			400		
Port Frank.....	6	1,400	1,800						116	
Bayfield.....	18	3,200	32,750					680	168	

divisions de pêche, produits pêchés, valeur de ces produits, nombre d'hommes rets maillés, etc.—Suite.

Brls. de seiscos.	Brls. de maskinongé.	Brls. de brochet et d'achigan.	Brls. de doré.	Brls. de poiss. commun.	No. total de barils de poisson.	Valeur.		Valeur totale.	Où vendu.	Remarques.	
						Frais.	Salé.				
			1		103	622		622	Fort Érié et Buffalo, E. U.		
			5	40	100	920		920	Buffalo, E. U.	Pêchant aussi avec 6 filets à brochet.	
	6		30	140	176	1,090		1,090	Danville.....	12 filets ordinaires.	
				0½	17½	174		174	Rainhan.....		
					26½	265		265	do		
				15	23½	160		160	Cheapside.....		
					12½	125		125	do		
					5	50		50	do		
				100	39	391		391	Port Dover.....		
				90	199	1,234		1,234	Port Ryerse et Buffalo, E. U.		
			25½	32½	142½	1,232		1,232	Pointe Turkey		
			54	85	227	1,743		1,743	do		
		40	34	97	199	1,372		1,372	St. William's, P. Turkey, etc		
		2	2		4	40		40	Port Burwell.....		
			3		10	94		94	Tp. de Bayham		
					45	43½	93½	975	Township de Southwold..		
					23	24	60	60	Yarmouth et Port Stanley		
					2	17	40	33	104	489	Comté d'Elgin.....
			10	42	146	814		814	Tp. de Howard		
			10	12	622	622		622	do Harwich		
			10	25	100	500		500	do Romney		
			90		372	1,403		1,403	Sandusky, Ohio, E. U.		
					160	1,360		1,360	do		
					80	560		560	do		
					130	910		910	Kingsville.....		
					350	5,250		5,250	Détroit, Michigan, E. U.		
					120	1,800		1,800	Windsor et Détroit, E. U.		
					90	1,300		1,300	do		
					1,400	15,000		15,000	do do	Le garde-pêchen'a reçu aucun rapport de l'île aux Poules.	
					100	1,500		1,500	do do		
					40	400		400	do do		
					40	400		400	do do		
					802	12,030		12,030	do do		
					60	420		420	Colchester.....		
						7,245		7,245	Chatham, Détroit et Buffalo	Doré.	
						600		600	Dans le voisinage.....	Mulet et carpes.	
						410		410	Chatham.....		
						2,468	2,365	4,833	Canada.....	En grande partie du brochet et de l'achigan.	
						516		4,128	Canada et Ets. Unis		
					848	6,784		6,784	do		

ANNEXE L.—STATISTIQUE des pêches de la Province d'Ontario, pour l'année 1872, employés, nombre de verges de

Divisions.	Nombre d'hommes employés.	Valeur des bateaux, rets, etc., employés.	Rods de rets à mailles.	No. d'éperviers.	No. de sênes.	No. de verveux.	No. de parcs en rets.	Brls. de poisson blanc.	Barrils de truite.	Barrils de hareng.
Lac Huron.										
Goderich	48	10,300	153,200					1,632	992	
Port Elgin	6	1,200	1,600					300	300	
Southampton	9	2,000	1,800					200	450	
Ile à Jack	4	101	6,000					30		50
Kincardine	18	3,500	30,600					680	168	
Ile au Poisson-Blanc	12	770	7,000							400
Ile du Cigar	10	900	8,000							300
Station principale	15	2,670	1,200		1			200	150	370
Ile au Serpent	4	300	450							200
Inverhuron	6	1,200	1,600					300	216	
Ile de Burke	10	1,200	10,000		1			40	30	100
Ile Ronde	4	200	5,500					20		50
Rivière au Sable	30	3,600	25,000		1			20	80	600
Baie Rouge	8	750	7,000					35	60	200
Tête de Lion	4		800					50	20	
Baie Georgienne										
Pointe Vail	6		9,000					100	50	
Cap Rich	9		18,000					200	100	
Meaford	4	10,950	12,000					70	30	
Thornbury	4		7,000					80	40	
Collingwood	20		15,000					300	200	
Rivière Notawassaga	3		8,000					50		
Lac Simcoe et ses tributaires	18	645	1,700		6			60	46	7
Lac Huron.										
Rivière aux Français	8		1,875					39	21	
Pointe Grondine	7		1,575					52	28	
Shawanaga	18		3,375					97	53	
Iles Shishegwaning et Cockburn	44		12,600					321	179	
Baie de l'Ouest	50		17,250					289	161	
Wikwemikong	100		22,500					643	357	
Byng Inlet	4		1,350					39	21	
Iles aux Chrétiens	10									
Ile au Vison	4		1,500					32	18	
Gros Canards et Ile Verte	30		30,000					772	428	
Baie à Michel	7		1,875					77	43	
Ile Yeo et Baie de la Providence	28		6,375					193	107	
Ile Thebo	12		3,000					193	107	
Baie du Sud	10		3,375					167	93	
Ile à l'Ause	16		6,000					257	143	
Passé de Collin	2		450					6	4	
Killarney	16		3,750					167	93	
Baie de Fraser	3		675					22	13	
La Cloche	2		750					16	9	
Rivière aux Espagnols	4		900					58	32	
Ile à Jean	9		1,350					51	29	
Rivière du Serpent	6		1,800					129	71	
Moulins d'Algoma	10		2,250					80	45	
Rivière Thessalon et Ile Bigby	16		4,500					225	125	

divisions de pêche, produits pêchés, valeur de ces produits, nombre d'hommes rets maillés, etc.—Suite.

Barrils de saïcos.	Brls. de maskinongé.	Barrils de brochet et d'achigan.	Barrils de doré.	Barrils de poissons communs.	Nombre total de barrils de poissons.	Valeur.		Valeur totale.	Où vendu.	Remarques.
						Frais.	Salé.			
					2,624	\$ 20,992	\$	20,992	Canada et E.-U.	
					600	2,400	2,100	4,500	do	On n'a reçu aucun rapport des gardes-pêche de ces divisions, bien qu'ils aient été souvent requis de le faire. Les statistiques données furent fournies par le garde-pêche McKinnon de la division de Goderich.
					650	2,000	2,800	4,800	do	
					80	240	150	390	do	
					848	6,784		6,784	do	
					400	1,200		1,200	do	
					300		900	900	do	
					720		3,560	3,560	do	
					200		600	600	do	
					516	4,128		4,128	do	
					170		790	790	do	
					70		290	290	do	
					700		2,500	2,500	do	
					235		1,265	1,265	do	
					70		350	350	Toronto et Owen Sound.	
					150	500	250	750	do	
					300		1,500	1,500	Détroit, E.-U.	
					100	450		450	Meaford et Collingwood	
					120	300	200	500	Toronto	
					500	1,200	1,300	2,500	do	
				30	80	200	200	400	do	
			2		115	940	70	1,010	Barrie Beaverton, etc., etc.	
					60		420	420	Canada	
					80		560	560	do	
					150		1,050	1,050	do	
					500		3,500	3,500	do	
					450		3,150	3,150	do	
					1,000		7,000	7,000	do	
					60		420	420	do	
					50		350	350	do	
					1,200		8,400	8,400	do	
					120		840	840	do	
					300		2,100	2,100	do	
					300		2,100	2,100	do	
					260		1,820	1,820	do	
					400		2,800	2,800	do	
					10		70	70	do	
					260		1,820	1,820	do	
					35		245	245	do	
					25		175	175	do	
					90		630	630	do	
					80		560	560	do	
					270		1,400	1,400	do	
					125		875	875	do	
					350		2,450	2,450	do	

ANNEXE L.—STATISTIQUE des pêches de la Province d'Ontario pour l'année 1872, employés, nombre de verges de

Remarques.	No. d'hommes employés.	Valeur des bateaux, rets, etc., employés.	Rods de rets à mailles.	No. d'éperviers.	No. de seines.	No. de verveux.	Parcs et rets.	Barils de poisson blanc.	Barils de truite.	Barils de hareng.
Lac Supérieur.										
Rapides de Ste. Marie ..	6			6				100		
Batchewaning	3	1,000						41		
Baie Goulais	2	250							131	
Ile Lizard	4	1,500						300	210	
Rivière au Chien	5	650			2			60		
Ile Michipicoton	16	3,600						400	601	
Lac Echo et l'Ile du Pic ..	4	160		2						
Pays Plat	8	800						75	50	
Grand Shaganash	7	370						122	90	
L'Ilet d'Argent	2	500						25	18	
Lac Neepigon	38	1,450						493		
Point Meuron et Roche de Bout	6	275						75	18	
Ile de St. Joseph	10	265						117	120	
Fort William	4	525			1			250	16	
Totaux	2,416	172,012	835,460	11	194	49	15	17,940	7,586	6,974

divisions de pêche, produits pêchés, valeur de ces produits, nombre d'hommes rets maillés, etc.—Fin.

Barils de saucos.	Barils de maski-nongé.	Barils de brochés et d'achigan.	Barils de doré.	Barils de poissons communs.	Nombre total de barils de poisson.	Valeur.		Valeur totale.	Où vendu.	Remarques.
						Frais.	Salé.			
					100		600	690		
					41		246	246	Etats-Unis ..	Indiens.
					131		786	786	do	
					510		3,060	3,060	do	
					60		360	360	Dépôt de la Cie. B. d'Hudson	
					1,001		6,006	6,006	Ontario	
			70		70		210	210	Etats-Unis ..	
							750	750	Dépôt de la Cie. B. d'Hudson	
					125		750	750	do	
					212		1,272	1,272	do	
					43		258	258	do	
					493		2,678	2,678	do	
					93		738	738	do	
					237		1,422	1,422	Ontario	
					266		1,598	1,598	do	
218	8	1081	834	2,325	36,966	167,342	100,291	267,633		

ANNEXE L.

RÉCAPITULATION du rendement et de la valeur des pêcheries de la Province d'Ontario, pour l'année 1872.

ESPÈCES DE POISSONS.	QUANTITÉ EN BARILS.	PRIX PAR BARIL.	VALEUR.
Poisson blanc.....	17,940	8	143,520
Truite.....	7,586	8	60,688
Hareng.....	6,974	6	41,844
Sciscos.....	218	6	1,308
Maskinongé.....	8	13	104
Brochet et Perche.....	1,081	6	6,486
Brocheton.....	834	5	4,170
Poisson commun.....	2,325	4 10	9,513
Totaux.....	36,966		267,633

ANNEXE M.

ANALYSES DES RAPPORTS DES GARDES-PÊCHE DANS LA PROVINCE
D'ONTARIO POUR LA SAISON DE 1872.

DIVISIONS DE BROCKVILLE ET CORNWALL.

JOHN MOONEY, *garde-pêche.*JOHN WALLACE, }
HENRY HUNT. } *Gardiens.*

En consultant l'Annexe L., du rapport de l'an dernier, on remarquera une diminution de la prise du poisson dans cette division. Il a été pris trente-cinq barils de poisson blanc durant la dernière saison, mais on rapporte que la quantité prise cette année est plus considérable. M. Mooney donne pour raison de ceci, le fait que les eaux étaient fort basses dans le St. Laurent et dit que le niveau de l'eau dans la rivière était de quatre pieds moins élevé cette année que durant les trente dernières années.

DIVISIONS DE NEWCASTLE ET DE COBOURG.

SAMUEL WILMOT, *officier des pêcheries.*JAMES CAMERON, *garde-pêche.*

On trouvera dans l'annexe H un rapport spécial des opérations de M. Wilmot, chargé de la surveillance de l'établissement de pisciculture, à Newcastle.

On n'a pas reçu de rapports statistiques ou renseignements quelconques de M. Cameron, durant l'année.

DIVISION DU COMTÉ DE PRINCE EDOUARD.

JOHN G. HINCKS, }
WM. PLEWS, }
W. A. PALEN, } *Gardes-Pêche.*
PETER HUFF, JUNR., }
JOSEPH PIERSON. }

La pêche n'a pas été aussi bonne que d'ordinaire dans cette division, et il y a une diminution considérable dans la prise du poisson blanc et de la truite. En quelques endroits, les pêcheurs n'ont pas tendu un seul filet, ayant été découragés par la diminution graduelle durant les deux ou trois années dernières. L'opinion s'accrédite, cependant, que le poisson blanc y retourne et que les stations tout dernièrement improductives, se repeupleront. Le tableau suivant, tiré des rapports statistiques des gardes-pêche, indique le rendement de la division durant les deux années dernières :

	1871.	1872.
Poisson blanc, barils.....	1,962	1,449
Truite.....	330	148

Hareng, barils.....	80	140
Brochet et Perche, barils.....	50	150
Brocheton, barils.....		15
Poisson commun, barils.....	100	5

Total.....	\$2,522	1,907
------------	---------	-------

Valeur.....	\$20,121	\$15,118
-------------	----------	----------

DIVISION DE LA BAIE DE QUINTÉ.

CHARLES WILKINS, *garde-pêche.*

Le rendement dans cette division pour les deux dernières années est comme suit :—

	1871.	1872.
Poisson blanc, barils.....	135	90
Hareng “	2,457	3,075
Poisson commun “		450

La diminution dans la prise du poisson blanc est très marquée depuis 1870 ; c'est-à-dire d'un tiers moindre que celle de l'an dernier. Le garde-pêche attribue cette diminution aux gros vents de l'est durant une grande partie de la saison de la pêche, lesquels ont généralement nui aux opérations. L'augmentation dans la prise du hareng fait plus que compenser, cependant, l'insuccès de la pêche du poisson blanc. Les différentes espèces de poisson commun, telles que le brochet, le brocheton, la perche, &c., deviennent d'une grande importance commerciale, et la valeur de la prise s'élève, en somme, à plus de \$12,000 pour l'année dernière. On les prend au moyen de seine en été et en automne, et au moyen du filet ordinaire en hiver. Ce poisson est exporté à l'état frais sur les marchés américains et commande des prix élevés.

Les lacs de l'intérieur, où les Américains pêchaient secrètement, puis emportaient en suite leur poisson au-delà de la frontière, pour le vendre, ont été attentivement surveillés et ce trafic a été restreint dans une grande mesure. Le poisson pris par les colons dans les parties du pays avoisinant les lacs de l'intérieur, sert pour les besoins domestiques. Lorsque les chemins de fer projetés ouvrant le territoire qui se trouve en arrière de la Baie des Chaleurs seront construits, le poisson de ces lacs de l'intérieur sera plus recherché et constituera un trafic considérable. L'achèvement des passes-migratoires dans les rivières au Saumon et Moira permet au poisson de remonter ces cours d'eau et on en prend maintenant en grande quantité. Les propriétaires de moulins et fabricants sur les rivières Trent et autres dans cette division, feront construire, l'an prochain, des passes-migratoires à leurs digues et la prise des différentes espèces de poisson commun qui fréquente ces cours d'eau sera de beaucoup plus considérable que le rendement actuel.

DIVISION D'ÉRIE, NIAGARA, ET D'UNE PARTIE DU LAC ONTARIO.

JOHN W. KERR, *garde-pêche.*

Les sous-divisions de ce district, ainsi que le rendement et la valeur de chacune, sont comme suit :—

	barils.	\$.
1er. du havre Whitby à Bronte.....	858	7,036
2e. de Bronte au Port Dalhousie.....	774	6,692
3e. „ Port Dalhousie à Queenston.....	406	3,561
4e. „ Queenston au Port Ryerse.....	763	5,408
5e. „ Port Ryerse au Port Talbot.....	808	6,125

Total.....	3,609	23,822
------------	-------	--------

Les chiffres suivants montrent le rendement des pêcheries pour cette division pendant les deux dernières années :—

	1871.	1872.
Poisson blanc, barils.....	675	850
Truites, „	316	166
Hareng, „	589	592
Sciscos, „	179	219
Maskinongé, „	10	8
Brochet et achigan,	83	320
Doré „	296	483
Poisson commun, „	466	972
Total.....	2,614	3,610
Valeur.....	\$25,000	\$28,800

L'on voit que le rendement du poisson blanc est de 25 par 100 plus considérable cette année que l'an dernier et que la moyenne d'augmentation du poisson de qualité inférieure a été aussi beaucoup plus grande, tandis que la quantité de truite saumonée prise a diminuée de 50 pour cent. Le produit total de la pêche du poisson de toute qualité pris cette année dépasse de 1000 barils celui de 1871, soit une augmentation de 38 pour cent, et équivalant à une valeur de \$4,000. Les rivières à saumon entre Withby Harbour et Bronte comprennent Lynd's Creek, Duffin's Creek, le Rouge, le Highland Creek et les rivières Humber et Crédit. On a fait surveiller ces rivières par des gardes-pêche pendant le mois d'octobre et de novembre. Dans Lynd's Creek, le saumon abondait, et l'on a remarqué qu'il frayait dans plus de vingt endroits. Dans Duffin's Creek, il y eut une migration de saumons magnifiques tels que l'on en avait jamais vus. Pas moins de cent cinquante saumons sont entrés dans ce cours d'eau et y ont passé l'automne dernier, ils étaient tous très-gros et plusieurs d'entre eux devaient peser au moins vingt livres. Dans le Rouge, à une distance considérable de son embouchure, on a remarqué deux couples de saumons dans les frayères; on n'en vit pas en 1871 dans ce cours d'eau. On ne vit aucun saumon dans le Highland Creek, apparemment parce que l'eau était basse pendant le temps du frai. Une barre de sable à l'entrée de la rivière paraît aussi s'opposer au passage du poisson. On a remarqué un gros saumon dans la rivière Humber, mais pas un seul dans le Crédit.

On a pêché beaucoup de brochets l'an dernier dans les différentes localités fréquentées par le saumon; ce fait tendra à augmenter le nombre des saumons du lac, car le brochet est un poisson très-voracé et se nourrit beaucoup de jeune poisson, surtout du saumon.

La pêche du hareng à dos bleu très-gros a été excellente pendant quelques semaines de l'automne à l'île Toronto, et le poisson a été vendu à un prix élevé. Le produit de la pêche à Niagara, a été plus considérable qu'en 1871, mais il y eut une grande diminution dans la pêche de la truite saumonée, tandis que l'on a remarqué une grande augmentation dans la pêche au filet du hareng et du scisco.

La pêche au rets du poisson blanc n'a pas dépassé la moyenne à Wynona, Jordan et Niagara et les prix ont varié, vu l'interruption des opérations du chemin de fer Niagara et Fort Érié.

La pêche aux filets et à la ligne a été bonne à Rondeau et à Dunnville dans la Grande Rivière.

La pêche d'automne dans le lac Érié entre Bainham Centre et Port Ryerse n'a pas été aussi bonne qu'en 1871, la diminution équivalant à environ vingt barils et à une valeur de \$200. Cela vient de ce que le temps a été mauvais et l'eau basse dans le lac Érié; l'eau était si basse que plusieurs des petits récifs que le poisson blanc fréquentait pour frayer étaient à sec hors de l'eau. A la pointe Turkey, malgré les eaux basses, la pêche a été bonne et les prix du marché rémunérateur. A la Long Point, on a plu pêché cette année.

L'acquisition de cette propriété par la compagnie de Long Point a été avantageuse aux différentes pêcheries du lac Érié ; les pêcheries ont eu du repos, les pêcheries de contrebande ont été tenues en respect et les pêcheurs ont profité des bienfaits de cette protection. On a vu très peu de dorés dans Big Creek le printemps dernier, si ce n'est après la clôture de la pêche.

M. George A. Lacey a commencé à établir une frayère artificielle de truite mouchetée dans l'automne de 1869 à Hillsburg. Il a recueilli 5,000 œufs de truite dont 3,000 ont éclos. En 1870, il a pu mettre dans les eaux de la rivière Crédit 20,000 jeunes truites et cette année il a mis 150,000 œufs de truite dans les frayères à frai et l'incubation a commencé le jour de Noël. En novembre dernier, M. W. Hull, du village Érié, avait 4,500 gros poissons dans ses étangs, outre une quantité d'œufs dans les auges à frai. La frayère artificielle de truite mouchetée à Galt avait 1000 poissons reproducteurs dans ses étangs l'automne dernier. On a observé les lois concernant les pêcheries dans cette division, les seuls contrevenant ont été trois pêcheurs de Shoal Point, lac Ontario, qui ont été poursuivis aux termes de la loi.

DIVISION DES ILES WOLFE ET AMHERST.

P. KIEL, garde-pêche.

M. Kiel fait rapport :—Que pendant les mois d'été on a pris beaucoup de poisson blanc dans les endroits qu'ils fréquentent le plus pour se nourrir, il était de bonne qualité et gros, pesant quelquefois cinq à six livres. Les marchés du Canada en ont été bien approvisionnés pendant toute l'année, le surplus étant exporté aux États-Unis. Voici un état du produit de cette pêche pendant les deux dernières années :—

	1871	1872
Poisson blanc, barils.....	299	310
Truite „	300	554
Hareng, „	3	12
Brochet et achigan		77
Doré, „		27
Poisson commun „	167	166
Total.....	769	1,146
Valeur.....	\$6,823	\$8,310

La grande augmentation dans le rendement de la truite saumonée est très-satisfaisant, M. Kiel en donne pour cause la protection efficace. L'opinion publique a changé et bien peu de pêcheurs s'opposent maintenant à la mise en force d'une façon convenable des lois concernant les pêcheries. Le mois de novembre ayant été très-orageux, on n'a pu prendre de poisson blanc ; cependant, les pêcheurs en général sont satisfaits et disent que la saison de pêche a été profitable.

DIVISION RONDEAU SUR LE LAC ÉRIÉ.

JOHN McMICHAEL, garde-pêche.

La pêche n'a pas été forte cette année, presque tous les poissons pris, l'a été au printemps. Le temps d'automne a été au grand vent et à la tempête et les eaux du lac ont été si grosses que souvent les pêcheurs ont été dans l'impossibilité de retirer leurs filets ou leurs rets pendant des deux ou trois semaines. Un pêcheur, après avoir donné quelques coups de filets, perdit sa chaloupe dans une tempête et ne put se procurer son approvisionnement ordinaire de poisson. Le produit de la pêche a été comme suit :

Poisson blanc.....	125 barils.
Hareng.....	124 „

Brochet et achigan	30 barils
Doré	79 "
Total.....	358
Valeur.....	\$1,936

Il n'y a eu aucune contravention à la loi.

DIVISION DE LA RIVIÈRE DÉTROT ET DE L'OUEST DU LAC ÉRIÉ.

EDOUARD BOISMIER, *garde-pêche.*

Cet officier a été nommé par un ordre en conseil du 20 juin 1872, à la mort de M. P. Marentette, le précédent garde-pêche. Les pêcheurs paraissent avoir eu du succès pendant la dernière saison, comme le prouvent les chiffres suivants. On a pris :—

	1871.	1872.
Poisson blanc	1,498	2,993
Hareng.....		658
Brochet et achigan.....		93
Total:	1,498	3,744
Valeur.....	\$14,438	\$42,333

Le garde-pêche fait rapport :—qu'il regarde que les rets constituent un obstacle à la propagation du poisson blanc chaque année. On les retire ordinairement une fois par jour et quelquefois nullement pendant trois ou quatre jours et même plus à cause du gros vent. Il regrette de dire que le poisson qui est hautement apprécié comme comestible est tellement recherché, qu'avec la guerre extravagante qu'on lui fait sur les côtes américaines et canadiennes, il sera détruit en dix ans. On devrait s'entendre avec le gouvernement américain pour assimiler les règlements concernant la conservation du poisson blanc. Les parcs construits pour conserver le poisson pendant l'hiver pour le marché devraient être faits de façon à avoir une cloison pour garder la première immigration de poisson et le séparer de celui qui aurait été pris auparavant. Les parcs devraient être nettoyés deux fois par année en avril et en septembre. Les poissons morts dans les parcs sont la cause de bien des plaintes de la part des gens qui se servent de l'eau de la rivière, qui prétendent à bon droit que l'eau doit être infectée par la matière animale en décomposition. L'enclos de ces parcs devrait être ouvert aux deux extrémités, quand il n'y a pas de poisson à l'intérieur, afin de laisser le courant y passer librement en attendant la saison de pêche.

Le propriétaire de l'île à la Bataille rend aussi témoignage de la diminution rapide du poisson blanc et l'attribue à l'usage que l'on a de placer dans l'eau de grands rets qui, si on ne les restreint point dans leur étendue détruiront le poisson dans le lac Érié et la rivière Détroit. Du côté américain, ces rets sont placés jusqu'à quatre et cinq milles de la côte. Des informations précises nous apprennent que du côté américain de la rivière Détroit, on a placé un capital de \$8,000,000 dans le commerce du poisson blanc. En pêchant avec un engin aussi destructif que les rets fixes, on détruit rapidement toute espèce de poisson et l'on prend, en grande quantité, de jeune poisson blanc. On détruit aussi rapidement la perche au moyen de filets dont les mailles sont trop petites pour permettre aux petits poissons de s'échapper. De plus, le petit poisson vaut peu de chose; le tort que l'on cause à la propagation du poisson est d'autant plus grand. On dit qu'il y a quelques années lorsqu'on laissait mourir le poisson blanc en grande quantité dans ces enclos, le poisson blanc du lac Érié mourut en grand nombre; il paraît qu'une maladie s'était déclarée parmi les habitants des eaux, maladie causée par l'immense quantité de matière en décomposition que l'on tirait des enclos pour la laisser tomber dans la rivière Détroit.

DIVISION DE SYDENHAM ET DU LAC ST. CLAIR.

F. McRAE, *garde-pêche.*

La valeur du poisson pris dans cette division pendant l'année 1871 a été de \$8,065 ; et à la dernière saison elle a été de \$8,255, soit une augmentation de \$200. A cela, il faut ajouter une valeur de \$300 pour le poisson pris au dard à l'embouchure de la rivière Thames, ce qui donne une augmentation totale de \$500.

DIVISION GODERICH.

A. C. MCKINNON, *garde-pêche.*

Cet officier a été nommé par un ordre en conseil du 4 mai 1872, sa juridiction s'étendant de Kettle Point à Clark Point sur le lac Huron. Le produit de la pêche de ce district pour l'année dernière, a été de :—

Poisson blanc.....	3,329 barils
Truite.....	1,276 “
Hareng.....	64 “
Doré.....	124 “
Poisson commun.....	285 “
Total	5,078

Valeur..... \$36,737

Ce poisson a été vendu partie sur les marchés canadiens, partie sur ceux des États-Unis. La pêche de l'été a été surtout très bonne et tous les pêcheurs ont fait une excellente pêche ; presque toute la pêche a été terminée avant le gros temps et les tempêtes de l'automne dernier qui détruisirent la moitié des filets dans cette division et plusieurs des pêcheurs eurent le malheur de voir leurs huttes de pêche emportées avec tout leur contenu.

Les lois de pêche ont été bien observées pendant la dernière saison, et l'on ne s'est plaint d'aucune contravention.

DIVISION DE LA RIVIÈRE STE. CLAIRE.

S. A. MACVICAR, *garde-pêche.*

Aucun rapport n'a été reçu de cet officier sur le produit de la pêche dans sa division depuis trois ans.

DIVISION DE SAUGEEEN.

Vu l'impossibilité d'obtenir de M. Eastwood des renseignements quelconques sur le produit des pêcheries dans cette division, le garde-pêche Mckinnon, du district voisin (Goderich) fut requis d'envoyer les statistiques qu'ils pourraient se procurer sur le produit et la valeur de ces pêcheries. Il a fait rapport que la pêche a été bonne, quoique les pêcheurs aient perdu une partie de leurs filets.

Les pêcheurs, à cause de l'absence d'une personne chargée de mettre en force les lois de pêche, détruisent rapidement le poisson, ne lui permettant pas de frayer et les tuant en masse sur les frayères.

DIVISION DE LA PENINSULE INDIENNE.

G. S. MILLER, *garde-pêche.*

Les statistiques pour cette division sont données en détail dans l'annexe L., et sont comme suit pour les deux dernières années :

	1871.	1872.
Poisson blanc, barils	501	850
Truite, do	644	440
Hareng, do		30

Eturgeon, barils.....	30
Total.....	1,175 1,320
Valeur.....	\$6,105 \$6,450

DIVISION DU LAC HURON ET DE LA BAIE GEORGIENNE.

WILLIAM PLUMMER, *garde-pêche.*

Le produit de la pêche de cette division pour les deux dernières années est comme suit :

	1871	1872
Poisson blanc, barils.....	5,408	3,923
Truite.....	2,998	2,182
Doré.....	20	
Total.....	8,426	6,105
Valeur.....	\$50,536	\$42,735

Ces chiffres accusent une diminution considérable dans le produit de cette année comparé à celui de 1871. Le garde-pêche fait aussi rapport que le nombre de permis de pêche émis a été moindre. L'an dernier, l'on en a émis 27 et cette année 20. La diminution dans le produit de la pêche s'est faite dans une plus grande proportion. La pêche aurait été plus considérable sans les mauvais temps du mois de novembre, qui ont causé beaucoup de dommages aux filets. Dans quelques cas, des pêcheurs ont perdu non seulement leurs filets mais aussi leurs embarcations. La clôture de la navigation a eu lieu tellement plus à bonne heure que dans plusieurs cas, on n'a pu enlever le poisson des terrains de pêche, où ils sont restés au grand détriment des pêcheurs. La demande pour la truite et le poisson blanc a été considérable et les prix se sont maintenus élevés, principalement pour celui qui a été pris tard pendant la saison.

DIVISION DU LAC SUPÉRIEUR.

JOSEPH WILSON, *garde-pêche.*

Le produit de la pêche dans cette division est un peu plus considérable que celui de 1871. L'état suivant montre son rendement et sa valeur pour les deux dernières années :—

	1871	1872
Poisson blanc, barils.....	2,054	1,958
Truite	846	1,252
Doré	160	70
Total.....	3,060	3,282
Valeur.....	\$16,122	\$19,384

Cela montre une augmentation dans la valeur de plus de 25 pour cent. M. Wilson fait rapport que durant la dernière saison il a parcouru les différentes stations de pêche de sa division, mais n'a pu s'y trouver pendant le temps du frai, vu que son embarcation n'était pas propre à la navigation. Il n'y a pas eu de contravention aux lois des pêcheries pendant l'année. La pêche de l'été a été excellente, tandis que celle de l'automne a presque manqué, à cause des gros vents continus. Les pêcheurs ont éprouvé de grandes pertes, quelques bateaux ayant perdu tous leurs filets. L'avantage qui est résulté de la prolongation de la saison de pêche pour la truite mouchetée continue à se faire sentir ; la quantité de poisson pris ayant considérablement augmenté. Les pêcheries des rapides de Ste. Marie se sont améliorées pendant la dernière saison. Au mois d'août dernier, M. Wilson est allé au

comptoir de la rivière de l'Orignal, dans la baie d'Hudson et a obtenu des renseignements précieux relativement aux lacs intérieurs et rivières qui se trouvaient sur la route. La truite mouche-tée, autant qu'il a pu se renseigner, ne se montre pas au-delà de Height of Land. Dans les lacs des deux côtés de Height of Land, on trouve du poisson blanc et de la truite des lacs en abondance. Dans la rivière de l'Orignal, il n'y a que deux espèces de poissons savoir :—une espèce de petit brochet et un petit poisson de la grosseur et de l'apparence du hareng. Ils construisent des pyramides de petites pierres dans la rivière et c'est là qu'ils déposent leur frai. Dans la baie James il n'y a que peu de poisson, et encore est-il d'une qualité inférieure : c'est une espèce de poisson blanc pesant environ une demi livre ; quelques veaux-marins et marsouins fréquentent aussi la baie. Pendant l'année passée, cet officier a accordé vingt permis spéciaux de pêche à des citoyens des Etats-Unis pour leur permettre de pêcher à la ligne dans les limites de sa division et surtout dans la rivière Nepigon.

DIVISION DE SIMCOE.

ALEX. MCKENZIE, *garde-pêche.*

La pêche s'améliore dans ce district. Le rendement de la dernière saison a été un peu plus considérable que celui de l'année précédente comme on le voit par les chiffres suivants :—

	1871	1872
Poisson blanc, barils.....	6	60
Truite, ".....	77	46
Hareng, ".....	15	7
Total.....	98	113
Valeur.....	\$1,214	\$1,010

L'un des pêcheurs du lac Simcoe a perdu tous ses rets pendant les gros vents du sud-ouest du printemps dernier. La pêche du hareng aux Narrows a été peu considérable cette année, à cause de la construction d'un pont sur la ligne du chemin de fer Northern et Midland. M. McKenzie dit que si l'on faisait la pêche convenablement à la station No. 6, cela produirait \$1,000 annuellement. Des Indiens seuls y font la pêche, qui ne rapporte qu'environ \$160.

DIVISION RIDEAU.

C. C. JOYNT, *garde-pêche.*

Dans cette division qui comprend la rivière et le lac Rideau, il y a 104 petites embarcations, 296 pêches à rets et 300 vervaux. Les statistiques du produit de la pêche sont mises en tableaux dans l'annexe L. Outre du hareng, du brochet, de l'achigan, du doré et autre poisson commun, 115 saumons, suivant les rapports, ont été pris, pesant en moyenne 15 lbs, on a pris deux saumons qui pesaient 25 et 27 livres. Ce garde-pêche fait rapport que l'on a fait beaucoup d'opposition à la mise en force des lois de pêche, et que c'est avec peine que l'on a persuadé aux pêcheurs de donner des rapports exacts de leur pêches. Le poisson que l'on détruisait auparavant, inutilement pendant le temps du frai, a été protégé l'année dernière, et l'on peut s'attendre à une augmentation dans le nombre du poisson.

ANNEXE N.

RAPPORT DE W. H. VENNING, INSPECTEUR DES PÊCHERIES DE LA NOUVELLE-ÉCOSSE ET DU NOUVEAU-BRUNSWICK.

L'HON. M. MITCHELL,
Ministre de la Marine et des Pêcheries.

MONSIEUR,—Les rapports des officiers locaux continuent à indiquer un état très-satisfaisant pour les pêcheries dans les deux provinces. Bien que dans quelques comtés, à raison d'influences locales, la pêche a été moins abondante que celle de l'an dernier; cependant, dans d'autres, elle a considérablement augmenté, de façon qu'à tout prendre, le produit est au-dessus de la moyenne.

La loi des pêcheries, est mieux appréciée à mesure qu'elle est mieux comprise, il se développe en ce moment un esprit meilleur chez les pêcheurs, aussi bien que dans le public, lequel rend moins onéreux et plus faciles à remplir les devoirs des officiers des pêcheries.

Comté de Restigouche.—L'ouverture de la pêche au saumon dans ce comté a coïncidé avec de fortes crues, et un temps humide et des tempêtes, ce qui a empêché les pêcheurs de tendre leurs filets aussitôt qu'il était désirable, mais, cependant, la pêche a été au-dessus de la moyenne. Le garde-pêche Ferguson dit: "que l'on a rarement vu autant de saumons remonter les rivières, les premiers sont passés avant qu'on ait pu tendre les filets. Les pêcheurs sont mieux disposés à observer la loi concernant la fermeture de la pêche et j'ai eu moins d'occasions, cette année, d'imposer des pénalités à ce sujet. Bien des pêcheurs, dans mon district, ont retiré leurs filets avant la fin de la saison, pour travailler sur le chemin de fer Intercolonial, et pour cette raison l'on n'a pas pêché dans un grand nombre de stations de pêche. Pendant les deux dernières saisons, on s'est occupé de la pêche et de la préparation du homard qui abonde sur les côtes de ce comté, et il y a toutes chances de réussite et de profit pour cette pêche. Je dois encore insister sur la nécessité qu'il y a de prohiber la pose des filets entre les îles, la terre ferme et les battures, à la tête de la marée dans la rivière Restigouche. Les intérêts des pêcheries réclament impérieusement cette mesure.

Comté de Gloucester.—James Hickson, éc., le garde-pêche actif et intelligent de la partie supérieure du comté, fait rapport comme suit:—"En comparant la pêche du saumon pour 1872 avec celle de 1871, je constate une diminution d'environ 10,000 lbs. Cela vient, en partie, de ce que nos pêcheurs ne s'occupent pas des pêcheries comme dans les saisons précédentes, vu les gages élevés payés pour les travaux de l'Intercolonial et en partie du mauvais temps que nous avons eu, avec des vents de l'est persistants qui font beaucoup de tort à la pêche du saumon sur nos côtes ainsi qu'à toutes celles de la baie. La rivière Nepissiguit a été aussi fréquentée par le saumon pendant cette saison que les années précédentes, quoique la pêche à la ligne n'ait pas été bonne, à cause de la hauteur des grandes crues causées par de fortes pluies continuelles. Le fait est que la rivière n'a été propre à la pêche à la ligne pendant tout l'été, si ce n'est dans le mois de juillet. Alors, dans la division No. 4, la pêche a été aussi bonne qu'on pouvait le désirer; MM. Paterson et Bonner ayant pris 104 saumons et 136 saumons de deux ans.

"La rivière Tête-à-Gauche se repeuple rapidement, et l'on a pris 100 saumons et saumons de deux ans à la ligne, entre la digue et l'embouchure de la rivière, et je suggérerais l'opportunité de nommer M. William Rogers, qui a la surveillance du moulin et de la passe migratoire pour le saumon, comme gardien de la digue à l'embouchure de la rivière. Je suis convaincu que sa nomination aurait un bon résultat et tendrait à améliorer les pêcheries sur ce cours d'eau.

“ Je suis heureux de dire que je n'ai à signaler aucune contravention sérieuse à la loi, quoiqu'il y ait eu quelques plaintes contre des empiétements dans la division No. 1, de la rivière Nipissiguit, surtout de la part de propriétaires de terre, qui paraissent être décidés à contester le droit que possède le département de les empêcher de pêcher à la ligne en face de leur propriétés.

Justinien Savoy, Ecr., garde-pêche du district inférieur du comté de Gloucester dit :—
 “ A l'égard de nos pêcheries de rivières, la pêche a été quelque peu au-dessus de la moyenne des années passées et avec le système actuel de protection vigilante, elles devront devenir plus poissonneuses, sûrement. Il est absolument nécessaire de faire inspecter deux fois par semaine les frayères par le garde-pêche ou une personne autorisée, attendu que tout relâchement dans la surveillance ouvrirait de nouveau la porte aux pêcheurs en contrebando, qui feraient beaucoup de tort à nos pêcheries. La pêche sur nos côtes a été bonne et meilleure que celle de la saison précédente. La pêche de la morue et du maquereau a été assez abondante, mais celle du hareng a presque manqué dans mon district, bien qu'il y eût beaucoup de poisson dans les districts de Caraquette et de Shippegan. Nos pêcheurs sont d'avis que si la pêche de la morue et du maquereau est meilleure, cela vient du fait que l'on éloigne de nos pêcheries cotières les pêcheurs américains qui, par le passé, faisaient beaucoup de tort à nos nôtres. Il y a quelques années, des goëlettes américaines venaient sur nos côtes et pêchaient avec de longs filets tout près de la côte, disaient-ils. “ Ils pêchaient le maquereau, et ils prenaient souvent du hareng, de la morue, des gaspareaux et différentes autres espèces de poisson qu'ils jetaient invariablement à la mer n'étant préparés à conserver et à saler que du maquereau. On comprendra facilement le tort que cette pêche faisait à nos pêcheurs, vu que dans le voisinage de l'endroit où ils pêchaient on voyait flotter d'immenses quantités de poisson mort. Si l'on permettait encore aux Américains de pêcher dans nos pêcheries cotières, il est à espérer que l'on restreindra leur pratique de pêcher avec ces engins de destruction comme le sont ces immenses filets.

Comté de Northumberland.—Les rapports des gardes-pêche de ce comté accusent une diminution dans la pêche de cette année. Cela est dû aux grands vents qui ont soufflé dans la baie de Miramichi pendant le printemps et empêché les pêcheurs de tendre leurs filets à temps pour arrêter au passage la première migration. Le garde-pêche Williston attribue la diminution à cette cause et le garde-pêche Savoy dit :—“ Notre pêche dans la baie a été peu fructueuse cette année. La pêche du hareng a été au-dessous de la moyenne, vu que, à cause du printemps tardif et du mauvais temps, moins de poisson que d'habitude est entré dans la baie ; la pêche du saumon et de la morue a été au-dessous de la moyenne, le temps a été très contraire à cette pêche tout l'été.” Le garde-pêche Russell écrit :—“ je regrette de dire qu'il y a eu une diminution marquée dans la pêche du saumon cet été, laquelle a été causée en grande partie par la pêche excessive autour de l'île Portage et de la barre Horse Shoe qui devra être restreinte, sans cela, la pêche du saumon, autrefois excellente dans la rivière Miramichi, sera détruite. On n'a pas fait la pêche au hareng du printemps avec autant d'ardeur que les années précédentes, ce qui explique le peu de poisson pris. Cette maigre pêche dans l'automne a été causée par le gros temps qui a empêché d'en prendre autant que par le passé.” Le garde-pêche Perley dit : “ J'ai à vous informer que la pêche du saumon a été moins bonne que l'année précédente. Cela vient surtout de ce qu'on a placé un grand nombre de rets à l'entrée de la rivière, comme je vous l'ai dit l'an dernier, et à moins d'un changement, nos pêcheries de rivière seront bientôt, en ce qui regarde le saumon, au nombre des choses qui ont existé. Il y a eu un grand nombre de saumons de deux ans dans la rivière cette année, et si les rets étaient raccourcis dans le district inférieur, je pense que la pêche du saumon deviendrait meilleure et serait ce qu'elle a déjà été. “ Je ne crois pas que le nombre du saumon décroisse, mais un pareil embarras de rets à l'embouchure, depuis le commencement jusqu'à la fin de la saison de pêche, les empêche de remonter la rivière. La pêche des gaspareaux a été un peu meilleure que l'an dernier. Je crois que le poisson augmente ; l'achigan augmente aussi et l'alose revient dans cette rivière, quoique l'on en ait pris bien peu pendant cette saison.” Le garde-pêche Hogan écrit dans le même sens, mais ajoute que la pêche de l'achigan dans son district a été très fructueuse,

Le garde-pêche Parker dit que la pêche du saumon dans son district a été au-dessus de la moyenne, mais après que les rets ont été enlevés à l'entrée de la rivière il y a eu un fort courant de saumon, que les inondations continues ont protégé en lui permettant de remonter jusqu'à ses frayères. Il fait rapport que le saumon de deux ans est plus nombreux que pendant les dernières années, ce qui promet beaucoup pour l'avenir.

Comté de Kent.—Les rapports de ce comté démontrent que la pêche a donné un résultat à peu près moyen, quoique la saison ne fût pas très-favorable. Le garde-pêche Sutherland fait rapport que la pêche au gaspereaue a été très-peu productive, et ceux qui s'occupent de la pêche attribuent ce résultat au flottage du bois et autres opérations de transport du bois, jointes à la sciure de bois et aux débris qui s'échappent des moulins. Il ajoute : “ La pêche du homard n'a pas été aussi abondante que l'an dernier à cause des gros vents et des nombreux orages de la saison ; cinq grands établissements s'occupent maintenant dans le comté de pêcher et saler ce crustacé, et il y en aura deux autres de plus probablement à la saison prochaine. La plupart sont mis dans des boîtes hermétiquement fermées, mais un certain nombre sont expédiés emballés frais dans la glace sur les marchés des États-Unis. La pêche du saumon a été peu abondante et tout le poisson pris a été envoyé emballé dans la glace sur le marché de Boston. On n'a pas pris beaucoup d'huîtres dans la rivière Richibouctou, et la qualité était inférieure à celle des huîtres que l'on a prises en d'autres endroits. Il y a autant de facilités pour pêcher et préparer le poisson de toute espèce dans ce comté que dans aucune autre partie du pays. La morue, la lingue, le hareng et le maquereau abondent le long de ces côtes, et cette pêche ne demande qu'à être faite avec activité pour être extrêmement rémunérative. ”

Charles Cormier, Ecr., garde-pêche du district inférieur de ce comté, écrit : “ La pêche du saumon a donné un résultat à peu près moyen, et elle eût été beaucoup plus abondante sans les tempêtes et le froid qui se sont fait sentir au commencement de la saison de la pêche, et ont causé la perte d'un grand nombre de rets. Le maquereau était plus gros et plus abondant que l'an dernier ; mais comme quelques personnes seulement se sont adonnés à cette pêche on en a pas pris une quantité considérable. Les vents du nord et le froid ont sérieusement uni aux opérations de la pêche et on n'a pas pris durant cette saison beaucoup de harengs du printemps. La pêche de la morue a donné un résultat moyen, et on a pris une quantité de gaspereaue à peu près égale à celle de l'an dernier. Les éperlans abondent dans nos rivières et sont une ressource précieuse pour nos pêcheurs durant la saison de l'hiver. On prend de grandes quantités de homard, qui avant longtemps sera l'un des articles les plus importants de notre commerce de pêche. Le nombre d'hommes qui s'occupent de cette pêche augmente rapidement. On prend de grandes quantités d'huîtres à Bouctouche et à Cocagne. Les huîtrières s'améliorent, je crois, depuis la mise en vigueur de la prohibition. ”

Comté de Westmoreland.—On ne s'adonne pas à la pêche dans ce comté avec beaucoup d'activité, et le poisson sert surtout à la consommation locale. Le garde-pêche Deacon écrit : “ Comme on n'exporte qu'une très-petite quantité de poisson de ce comté, je ne saurais vous donner une idée exacte du produit de la pêche ici. On en prend une quantité considérable que l'on consomme dans différentes localités, dans ce comté et dans celui de Kent. Bien que le gaspereaue abonde dans nos rivières, on n'en prend qu'une petite quantité, qui sert à la consommation locale. On a pris un grand nombre d'éperlans qui ont été expédiés frais sur le marché de Boston. Quoique le saumon ait presque entièrement abandonné notre rivière, on le voit maintenant remonter en grand nombre la rivière Shédiac et ses affluents. L'ouverture pratiquée à travers la digue du moulin de Gilbert leur a permis de retourner à leurs anciennes frayères, et il n'y a pas de doute qu'ils y abonderont encore. On n'en a pas vu moins de trente à quarante dans la partie supérieure de la rivière. Je n'ai que bien peu de chose à dire des huîtres dans notre havre, car elles disparaissent rapidement et on n'en prend maintenant qu'un bien petit nombre. J'insisterai, une fois de plus, sur la nécessité d'affermir notre havre pour la pêche des huîtres ; cette mesure seule aura pour effet de conserver nos précieux bivalves, les meilleurs probablement qui soient au monde. ”

Comté d'Albert.—La pêche de l'alose a été moins abondante que l'an dernier ; le garde-pêche Cormia attribue cette décroissance à la venue tardive du printemps. La pêche du saumon progresse dans la partie inférieure du comté ; mais l'accroissement n'est pas aussi apparent dans les rivières Petitcodiac et Coverdale. La mort de John Alcorn, Ecr., l'intel-

ligent et actif garde-pêche de ce comté, fait que je ne puis donner un rapport détaillé de la pêche dans ces différents endroits. J'ai l'honneur d'appeler votre attention sur la nécessité de nommer un homme actif, comme son successeur, à temps pour qu'il commence ses fonctions au début de la pêche prochaine du printemps.

Comté Victoria.—Le garde-pêche McCluskey, de ce comté, fait rapport comme suit :
 “ La dernière saison a été favorable à la pêche du saumon dans ce district, mais les pluies
 “ continuelles, qui ont tenu l'eau presque à la hauteur des grandes marées, ont rendu presque im-
 “ possible la pêche illicite au harpon qui est un des plus grand inconvénients de notre localité.
 “ Je puis dire en toute sûreté que le nombre de saumons a triplé durant les trois dernières années.
 “ Je regrette cependant d'avoir à me plaindre encore de la manière dont les magistrats de la loca-
 “ lité traitent les plaintes portées par les gardiens contre les personnes qui persistent à violer la
 “ loi en pêchant au harpon; ce qui sera presque impossible d'empêcher tant que les magistrats
 “ se relâcheront à ce point dans l'accomplissement de leurs devoirs. ”

“ Pour ce qui concerne l'obstruction qui se trouve à l'embouchure de la rivière au Sau-
 “ mon; je dois dire que l'eau s'est tenue à une hauteur telle, durant l'été et l'automne, qu'il a
 “ été impossible de faire une amélioration d'une nature permanente. Je saisisrai la première
 “ occasion, durant la prochaine saison pour voir à ce que l'ouvrage soit bien exécuté. ”

Comté de Carleton.—Les pêches sur la rivière dans ce comté n'ont pas réussi à cause de la crue des eaux et de la grande quantité de bois qui passe dans la rivière durant tout l'été, ce qui empêche de tendre les rets pendant la meilleure partie de la saison de la pêche. Il y avait beaucoup de saumon en juin, juillet et août, mais on en a pris peu comparativement, et ils ont servi pour la consommation locale. Le garde-pêche Harisson mande que la loi a été en général bien observée et qu'il n'a pas été obligé d'imposer des amendes durant la saison. L'accroissement considérable qui se fait dans le mouvement du commerce de bois sur la rivière St. Jean continuera, je le crains, à nuire considérablement aux pêcheurs de la partie supérieure de la rivière, tandis que ceux qui se trouvent en aval en bénéficieront, vu qu'un plus grand nombre de poissons se rendront à leurs frayères et les repeupleront.

Comté d'York.—Le garde-pêche Macpherson fait son rapport dans les termes suivants :
 “ J'ai visité durant la dernière saison les principaux endroits de la rivière St. Jean et de ses
 “ affluents, dans le comté d'York, et d'après les informations les plus dignes de foi que j'ai pu
 “ obtenir, je suis d'opinion que la pêche du saumon a été beaucoup plus abondante durant la
 “ dernière saison que dans n'importe quelle saison depuis vingt-ans. La pêche se poursuit pen-
 “ dant environ deux mois, et les personnes qui s'y adonnent sont des cultivateurs et autres gens
 “ qui habitent les bords des rivières. On ne sale pas de poisson pour l'exportation, car il est
 “ ou tout consommé dans le voisinage, ou expédié au marché intérieur le plus rapproché. La
 “ pêche de l'alose a été plus abondante qu'à l'ordinaire, mais je n'ai pu constater la quantité
 “ exacte qui en a été prise, vu que l'on en dispose comme pour le saumon. La truite se
 “ trouve en bien plus grand nombre dans les lacs et les petites rivières qui affluent dans la
 “ rivière St. Jean. Je n'ai pas été obligé d'imposer d'amendes, car tout le monde a paru
 “ désireux de se conformer à mes instructions et de respecter la loi. ” Le garde-pêche Cameron
 fait rapport qu'il n'a jamais vu autant de poisson dans la partie sud-ouest de la rivière Mira-
 michi que l'automne dernier, et comme l'eau haute le protège, il y a toute raison d'espérer
 les meilleurs résultats. La pêche à la ligne, dans les eaux supérieures de cette rivière, a été
 meilleure durant la dernière saison que depuis bien des années, car plus de 500 poissons ont
 été pris à la ligne. Cet accroissement démontre, d'une manière concluante, combien il est
 avantageux d'affirmer les parties des rivières où se fait la pêche du saumon à la ligne, et je ne
 saurais demander en termes trop pressants l'adoption de cette mesure de protection. Le
 fermier, M. Robertson, n'a épargné aucune peine ni aucune dépense pour protéger la section
 qu'il a affermée, le résultat est un des plus satisfaisants, ce qui donne toute raison d'espérer
 que cette rivière, autrefois fameuse pour la pêche à la ligne, deviendra aussi bien peuplée de
 poisson qu'autrefois.

Comtés de Sunbury et Queen.— Le garde-pêche Hoben mande que la pêche au saumon
 n'a pas été moyenne, mais que l'alose et le gaspercau ont été aussi abondants qu'à l'ordinaire.
 Il dit : “ Je me suis efforcé de préciser le nombre de saumons pris annuellement aux plus
 “ importantes stations sur la rivière durant les quinze dernières années. J'ai constaté que c'est
 “ en 1856 et en 1857 que la pêche a été la plus faible; qu'elle a été la plus abondante en 1860

que depuis cette année il y a eu une décroissance graduelle, que les pêcheurs attribuent au trop grand nombre de pêches qui ont eu lieu dans la baie et le port; et je n'ai pas de doute qu'ils ont raison. Je n'ai pas à mentionner de contraventions à la loi, la population en général respecte les règlements et se montre disposée à s'y conformer."

Comité de King.—Le garde-pêche Gosline mande ce qui suit:—" En visitant les différentes rivières de ce comté, j'ai remarqué que pendant que quelques-unes s'étaient améliorées d'autres n'offraient que des perspectives peu encourageantes, particulièrement celles où le commerce de bois et la navigation à vapeur se font sur une grande échelle. Ces opérations du transport du bois sur la rivière Kennebecasis, spécialement, nuisent sérieusement aux frayères, et détruisent, à n'en pas douter, de grandes quantités d'œufs, tandis que les amas de bois qui se forment sur les rapides empêchent le poisson de remonter la rivière, tant que l'automne n'a pas fait élever le niveau de l'eau et n'a pas fait disparaître ces obstructions. Il est très-regrettable que l'on n'ait pas prolongé le temps où la pêche est défendue dans ces rivières, afin de favoriser leur repeuplement, conformément aux instantes recommandations que je faisais dans mon dernier rapport, car bien qu'il y ait une amélioration sensible dans toutes ces rivières, le poisson ne s'y trouve pas en assez grande abondance, eu égard à la pêche générale qui s'y fait, et à moins que l'on ne prenne la mesure recommandée, je crains que l'on ne puisse obtenir une amélioration."

Comité de St. Jean.—Les rapports de ce comté indiquent un accroissement considérable sur 1871. Le garde-pêche Godard fait rapport dans les termes suivants: " J'ai visité au commencement de la saison les stations de pêche sur la rivière St. Jean, entre Indiantown et la baie de Belle-Isle, et j'ai ordonné que l'on ne tende les rets que dans le temps voulu par la loi. J'ai remarqué ici, comme dans les autres localités, que les propriétaires de terrains réclamaient le droit exclusif, non-seulement de tendre leurs rets vis-à-vis leurs propriétés, mais de les tendre selon leur bon plaisir, et ils regardent toute intervention à ce sujet comme un empiètement sur leurs droits. J'ai surveillé les opérations des moulins dans ma division, et j'ai trouvé plusieurs moyens pour disposer de la sciure de bois et des débris, sans nuire aux pêches. Les rapports accusent un rendement moindre de saumon et d'aloise, mais l'augmentation dans les autres espèces de poissons et les prix que l'on a donnés pour le gaspercau font que la valeur totale de la pêche dépasse celle de l'an dernier. La valeur des bateaux et des matériaux paraît considérable si on la compare avec le rendement de la pêche; mais on doit se rappeler qu'on ne les renouvelle pas tous les ans. Les goëlettes durent dix à douze ans, les bateaux de cinq à huit, tandis que la perte sur les rets est de 50 à 75 par cent. La loi relative à la sciure de bois n'est pas encore observée dans la partie est du comté, et la nomination d'un officier résidant dans St. Martin devient très-nécessaire, ainsi que je le recommandais dans mon dernier rapport. La distance depuis St. Jean est trop grande pour que je puisse donner à cette partie du comté la surveillance nécessaire sans la nomination d'un gardien qui y réside."

Comité de Charlotte.—Les rapports de ce comté, spécialement du district Ste. Croix, continuent à être très-satisfaisants. Le garde-pêche Curran écrit ce qui suit:—" Je suis très-heureux de pouvoir affirmer que l'accroissement du poisson dans ce district dépasse les plus belles espérances de la population qui habite le district Ste. Croix. Beaucoup de ceux qui annonçaient que nous ne verrions jamais dans nos rivières la quantité de poisson qui s'y trouvait les années précédentes, sont maintenant convaincus qu'en prenant encore tout le soin voulu d'ici à quelques années, on pourra les repeupler dans une mesure indéfinie. L'eau était tellement haute durant tout l'été que le saumon put remonter la rivière sans rencontrer d'obstacles, et on en vit plusieurs en amont des moulins supérieurs, mais les MM. Shaw frères, au village Sainte-Croix, ont construit un moulin à tan sur la passe migratoire, ce qui empêche le poisson de se rendre aux lacs. J'ai donné avis du fait aux commissaires américains, qui devront faire disparaître cette obstruction. L'augmentation des gaspercaux dans la rivière Denis surpasse de beaucoup celle de l'année précédente. Comme le temps de la prohibition expirait au mois de mai dernier, j'ai permis à la population de pêcher deux jours dans la semaine, les mardi et vendredi. Cette rivière traverse une partie bien établie du pays, et si l'on permettait la pêche en tout temps, la quantité de poisson serait réduite en si peu de temps, que l'on perdrait bientôt tous les avantages obtenus par les trois années de prohibition. L'active surveillance que l'on a observée à fait

“ qu'il n'y a pas eu de violation de la loi, vu que les pêcheurs avaient tout le poisson dont ils avaient besoin pour leur propre usage. Il n'est pas possible de préciser la quantité qui a été prise, car il y avait plus de cent personnes qui pêchaient durant les jours autorisés. On a pris une bien plus grande quantité de poissons aux endroits de la rivière où se fait sentir la marée. On a pris plus de hareng, de morue et petite morue cette année dans la rivière Sainte-Croix que depuis un bon nombre d'années. On a pris dans la rivière et dans la baie du Chêne de grandes quantités de homards que l'on conserve dans l'établissement de Saint-André. On devait fixer une époque de prohibition pour la conservation de ce crustacé.

“ Je recommande aussi que l'on établisse une passe migratoire à la chute du Saumon, vu qu'il n'y a pas réellement de passage pour les gaspereaux qui se réunissent au pied en grand nombre; mais, comme la crue des eaux est toujours forte au printemps, ils ne peuvent pas remonter la chute. Les propriétaires de moulins sur la côte de la rivière qui se trouve dans le Nouveau-Brunswick, ont observé en général la loi relative aux débris des moulins, et l'attention des commissaires américains a été appelée sur la nécessité de surveiller plus strictement ceux de la rive américaine.”

Le garde-pêche Cunningham, de Passamaquoddy, mande ce qui suit :—“ J'ai le plaisir de vous informer que la pêche a été beaucoup plus abondante que l'an dernier, et que les prix de vente sont aussi bien meilleurs. On a envoyé une quantité considérable de morues et de harengs empaquetés frais dans la glace à Portland et à Boston par le steamer, et on a obtenu de meilleurs prix que si on l'eût salé comme à l'ordinaire. La pêche du homard dans la baie a été abondante; on a mis beaucoup de ces poissons en boîtes à l'établissement de conserves de M. Hart, à Saint-André, mais on en a expédié un nombre considérable frais dans la glace à Portland et à Boston. On a pris un certain nombre de saumons dans un rets à Sandy Point (Saint-André), ce qui indique que ce poisson retourne encore à la rivière Sainte-Croix. Les bons résultats produits par les passes migratoires et la protection donnée à cette importante rivière me font espérer que l'on adoptera la même mesure sur la rivière Digdeguash, qui abondait auparavant en saumon, en alose et en gaspereau.” Le garde-pêche Cunningham appelle l'attention sur la nature difficile de ses devoirs, et se trouvant occupé l'hiver comme l'été, il demande que son faible salaire actuel soit porté au même chiffre que celui que l'on paye à d'autres gardes-pêche dans des districts moins difficiles. Comme sa demande est raisonnable, et comme je pense qu'il a droit à cette augmentation, je le recommande à votre favorable considération.

Le garde-pêche W. B. McLaughlin, de Grand Manan, m'envoie un rapport très-complet de cet important district, rapport dont la substance se trouve dans les paroles suivantes. Il dit :—“ Les diverses espèces de poisson qui fréquentent les eaux du Grand Manan ont été très-abondantes, et comme conséquence naturelle, la pêche a été meilleure que les années précédentes, les rapports donnent plutôt un chiffre moindre qu'un chiffre exagéré de la pêche, et nos pêcheurs deviendraient bientôt riches, si les prix du hareng fumé et salé n'étaient pas si peu élevés sur le marché américain. Quoique les prix se soient maintenus à un chiffre inférieur, et que celui du sel soit exorbitant, certaines circonstances fortuites ont fait que la pêche a été rémunérative, et la paix comme l'abondance continuent d'habiter dans les demeures de nos pêcheurs. Entr'autres circonstances ci-dessus mentionnées, on peut signaler les suivantes : l'augmentation de la valeur des noues de merluche et de l'huile de foie de morue, articles d'exportation à North Head, et de la découverte récente que l'on a faite d'excellentes pêcheries de homard à Seal Cove et à Southern Head, qui s'étendent à Grand Harbor, et qui durant la dernière saison ont été fort exploitées par les pêcheurs du voisinage. Les établissements pour la préparation du homard à Grand Harbor et à Seal Cove ont exporté en Angleterre 28,000 boîtes, et cinq grands semailles, voyageant entre Grand Manan et certaines parties de l'Etat du Maine, n'ont pas transporté moins de 700 tonnes de homards vivants pour lesquels nos pêcheurs ont obtenu sur le champ \$15 la tonne, ce qui porte le chiffre total des ventes pour l'année à la somme totale de \$189,139. L'abondance de poisson pris à la ligne, tel que morue, merlan, merluche, flétan, etc., et leur augmentation marquée dans nos eaux de l'intérieur, doivent être attribuées seulement aux immenses quantités de harengs de toutes grandeurs qui abondent dans ces eaux, ce qui est dû sans doute à la protection donnée aux frayères. Depuis l'expiration de la

" période de prohibition à Southern Head, Seal Cove Sound, une belle baie d'une étendue
 " de plusieurs milliers d'acres, a été littéralement *encombrés* de gros harangs d'automne; mais
 " les prix extrêmement bas du hareng salé sur les marchés américains ont fait que bien peu
 " de bateaux-pêcheurs s'y sont rendus cet automne, et les pêcheurs qui habitent la baie n'ont
 " pêché ce hareng que comme boitte pour la vendre aux bateaux-pêcheurs américains; une
 " quarante de ces navires sont allés chercher leur boitte à Seal Cove durant le dernier
 " mois, et j'en ai vu quinze faisant voile à la fois pour aller chercher de la boitte; l'approvi-
 " sionnement qu'en font nos pêcheurs leur a été profitable et je regrette qu'ils doivent être
 " privés de cette ressource lorsque, en vertu du Traité de Washington, les pêcheurs améri-
 " cains auront accès dans nos pêcheries de l'intérieur. La quantité de poisson pris dans mon
 " district par les pêcheurs non-résidents est double de celle qu'ont pris les pêcheurs résidents,
 " et il n'y a pas de diminution perceptible dans l'abondance du poisson; car, pendant que
 " j'étais, le poisson est aussi abondant que jamais aux pointes nord et sud de l'île de la Tête-
 " Blanche. On n'a imposé ni amendes ni confiscations durant la dernière saison par la bonne
 " raison que la loi a été bien observée; les saisies et les confiscations de propriétés durant les
 " deux premières années depuis mon entrée en fonction, ont appris aux pêcheurs que la loi
 " serait mise en force envers et contre tous. Je n'ai entendu signaler qu'un seul cas où des
 " débris avaient été déposés dans la pêche, contrairement à la loi, et ce délit a été commis
 " par un pêcheur non résident dont je n'ai pu obtenir le nom.

" Ces excellents résultats sont dus seulement à la surveillance constante et à l'aide morale
 " donnée par M. E. Gaskill, et autres, à North Head et à Grand Harbor, ainsi qu'aux visites
 " fréquentes du vapeur de Sa Majesté, le *Britomart*, capitaine Basil Cochrane. Ni les épais
 " brouillards, ni la difficulté de la navigation, n'ont empêché ce vigilant commandant de croiser
 " dans les eaux difficiles de mon district et d'inspecter souvent les frayères, et je suis convaincu
 " que je dois à ces fréquentes visites la conservation de mon bateau et ma sûreté personnelle,
 " ainsi que celle de mes hommes. Bien que la pêche du homard se soit faite avec succès dans
 " ces eaux, durant plus de quinze années, elle n'était cependant pas de nature, jusqu'à l'année
 " dernière, à épuiser les pêcheries. La demande du homard augmentant rapidement, et les
 " pêcheries des Etats avoisinants s'épuisant à la suite de pêches ruineuses, les fabricants amé-
 " ricains sont sans cesse en quête de nouvelles sources d'approvisionnement, et durant l'année
 " dernière l'on a pratiqué la pêche dans une mesure excessive dans les eaux de mon district :
 " d'adopter quelques réglemens pour empêcher qu'on ne les prenne et aussi pour les protéger
 " durant le temps du frai. Ce que vous dites à ce sujet dans votre dernier rapport annuel
 " est approuvé par la majorité des pêcheurs de mon district, et j'espère que vos recomman-
 " dations ne seront pas vaines. La fréquente rareté, durant le temps du frai, de la boitte de
 " hareng, dans la baie de Fundy et les prix élevés payés par les Américains, incitent forte-
 " ment à la pêche au harpon dans les frayères. Durant les dernières deux années, les stipu-
 " lations du traité ont été généralement respectées par les pêcheurs américains, et nos pêcheurs
 " ont été également empêchés de violer la loi; mais lorsque les vaisseaux américains seront
 " admis dans nos pêcheries de l'intérieur, je crains bien que la petite force sous mon com-
 " mandement ne puisse suffire pour les exigences de la protection. Je conseillerais donc
 " l'adoption de mesures pourvoyant à l'augmentation de cette force, au cas de besoin, et à la
 " présence d'un vaisseau armé dans le voisinage des frayères durant la saison où la pêche est
 " interdite. "

Le compte-rendu suivant, tiré des rapports reçus du garde-pêche des comtés de la Nou-
 vell-Ecosse, a été envoyé par W. H. Rogers, écuyer, officier des pêcheries pour cette province.

Les pêcheries de cette province, ainsi que l'indiquent les rapports, ont amplement rému-
 néré, l'année dernière, ceux qui se sont livrés à la pêche. La légère diminution dans la
 quantité prise peut être attribuée surtout au fait de l'élévation du prix du travail en général
 dans cette province, et aussi à l'abandon des opérations de la pêche par plusieurs de ceux
 qui s'y livraient d'ordinaire, et à la prise extraordinaire de maquereaux l'an dernier. On
 remarquera que la diminution se fait surtout sentir dans la pêche du maquereau. La baisse
 subite dans le prix du saumon frais, durant la dernière saison, causée par l'importation con-

sidérable par chemins de fer de ce poisson venant des côtes du Pacifique, a empêché nos pêcheurs de se livrer à ce genre de pêche aussi activement qu'ils l'auraient pu faire. Cependant, la prise est beaucoup plus considérable que l'an dernier, et indique une augmentation constantes, chaque année, ce qui est dû sans doute à la protection accordée depuis la confédération. Il est fort à désirer que les gardes-pêche soient mieux rémunérés, si la chose est possible. Si l'on dépensait un peu plus d'argent dans ce but, nul doute que cela aurait un bon effet sur nos pêcheries, car les hommes, s'ils ne sont suffisamment payés, ne travailleront pas, et les affaires soumises à leur surveillance en souffriront nécessairement.

Comté de Cumberland.—James King, écuyer, garde-pêche du district de l'Ouest, fait rapport en ces termes : — “ Je ne suis entré en fonctions que depuis quelque temps, et la pêche était bien près d'être terminée lors de ma nomination. Je ne suis pas en mesure de faire des observations comme je l'aurais été si j'eusse agi en ma qualité de garde-pêche durant toute la saison; cependant, j'ai consacré beaucoup de temps et n'ai rien épargné pour me renseigner sur l'état des pêcheries dans la section dont la surveillance m'est confiée. J'ai inspecté personnellement chaque rivière dans le district où le poisson de tout genre se rend au temps du frai, et aussi les dignes de moulins, les passes-migratoires et les stations pour la pêche sur le rivage. Je vois qu'il y a environ soixante-dix milles de côte reconnus excellents pour la pêche de la morue, du merlan, de la merluche, du flétan, du saumon et du hareng, et d'autres parties du district sont fréquentées par l'alose. Les pêcheries de la morue et du flétan n'ont que fort peu données durant ces années dernières, et raison, en premier lieu, de la pêche avec des lignes flottantes au moyen desquelles l'on prend tous les gros poissons reproducteurs au fond, et les habitants se plaignent de cette pratique de toutes parts dans le district. Ceux qui se livrent à ce genre de pêche habitent d'autres parties de la province.

“ On prend l'alose à l'extrémité supérieure de la baie; ce poisson a diminué quelque peu en quantité et beaucoup en qualité depuis quelques années, parce que l'on trouble l'eau en y jetant du poisson mort et des débris, et à ceci il faut ajouter le fait que les mailles des filets dont on se sert depuis quelques années pour le prendre sont d'un cinquième plus petites que ceux employés autrefois. Le saumon était autrefois fort abondant dans cette section, mais le système de destruction pratiqué dans les frayères les a fait devenir rares depuis quelques années; cependant, on pourrait en augmenter considérablement le nombre au moyen d'une protection judicieuse. Le saumon fréquente les rivières suivantes pour la reproduction, savoir : Maccan, Mill Village ou Parsboro, la rivière aux Pommes, la rivière Diligent, la rivière Ramshad et la rivière au Renard. Ces quatre dernières sont dépourvues de toute protection.”

Le garde-pêche Patton ne m'a pas envoyé de rapport cette année, mais le gardien Rindress m'écrit que : “ La prise du gaspereau a été légère cette année, parce que la saison de la pêche étant fort tardive, les pêcheurs retirèrent leurs filets lorsque le poisson abondait dans la rivière, pour aller à la pêche du hareng durant l'été. La pêche de l'alose n'a pas été plus abondante que l'an dernier, et de qualité beaucoup inférieure. Le saumon est très-abondant dans les rivières de ce comté, et l'on espère qu'il sera encore plus abondant dans deux ou trois ans.”

Comté de Colchester.—William Blair, écuyer, garde-pêche de Colchester Sud, fait le rapport suivant : — “ Le saumon devient rapidement beaucoup plus abondant dans toutes les rivières de ce district, et c'est là une source de tentation pour les pêcheurs au harpon. Je n'ai pas réussi à imposer d'amendes durant cette saison. J'ai deux ou trois cas à instruire, mais jusqu'ici, je n'ai pu recueillir des preuves suffisantes pour condamner les contrevenants; “ La pêche du gaspereau dans la rivière Shubenacadie a complètement manqué à cause des écluses qui ont été construites entre les lacs pour les besoins du canal, ce qui empêche le poisson de se rendre à ses anciennes frayères. Ces écluses sont dans le comté d'Halifax. “ Les pêcheurs du saumon, dans la baie, s'enrichissent rapidement; cette pêche se continue, et lorsque la pêche de l'alose est terminée. Bien que certaines personnes soient toujours disposées à transgresser la loi, je sais cependant qu'il y a amélioration, et que l'on peut faire encore beaucoup plus.”

James W. Davison, garde-pêche du district du Nord, fait le rapport suivant : — “ Le district dont la surveillance m'a été confiée, s'étend sur un parcours de quarante milles le long de la côte nord de la baie Cobequid, où la marée monte et descend en quelques endroits deux milles depuis les eaux hautes jusqu'aux eaux basses, laissant à sec cette distance aux eaux basses. Il y a plusieurs rivières qui se déchargent dans cette baie, et sept de ces dernières sont fréquentées par le saumon. Les principales sont les rivières Portaupique, Economie et Folie. La pêche la plus importante est celle de l'alose, laquelle se fait le long de la côte durant la saison de la pêche, au moyen de barrages en broussailles sur la côte à la marée basse, à une moyenne d'environ trois quarts de mille de la haute marée. Il y a trente-cinq de ces barrages dans mon district, et leur longueur en moyenne est de cinq cents vingt-sept brasses. On se sert aussi de nombre de bateaux avec des filets flottants et la construction de ces bateaux nécessite des déboursés assez considérables. Il y a quatre-vingt-onze bateaux ayant chacun trois cent cinquante brasses de filet. On se sert de bateaux durant deux mois ordinairement ; la saison de la pêche aux rets dure environ quatre mois ; mais on ne fait cette pêche qu'à la marée basse. Je suis fâché d'avoir à signaler une diminution dans cette pêche, durant cette saison, ce que l'on attribue aux vents contraires. La morue est ordinairement prise de bonne heure au printemps dans ce district, et pour la consommation locale seulement. L'alose et le saumon sont exportés en grande partie aux Etats-Unis.”

“ J'ai essayé de faire placer des ventelles dans les barrages et j'ai réussi d'une façon assez satisfaisante. J'espère, cependant, faire exécuter ces améliorations à mon entière satisfaction, durant la saison prochaine. Les rivières de ce district sont toutes plus ou moins obstruées par les digues de moulins. Il sera nécessaire d'améliorer quelques passes migratoires, et j'espère que cela sera fait durant la prochaine saison.”

Comté de Hauts. — Timothy B. O'Brien, Ecr., officier chargé de la surveillance de l'a partie est de ce comté, dit : — “ Je n'ai qu'un bien faible rapport à faire concernant les pêcheries de ma partie du comté, durant la dernière saison, comparativement aux années précédentes. Je regrette d'avoir à vous informer qu'il y a eu une diminution d'au moins un tiers et que le poisson était de qualité inférieure ; mais heureusement pour ceux qui ont exploité cette branche d'industrie, les prix obtenus étaient aussi élevés que ceux de l'année précédente. Je suis heureux de dire que les lois ont été généralement respectées : il y a eu cependant quelques tentatives d'infraction à ces lois. Au commencement de la saison, quelques pêcheurs, entre Noel et Walton, refusèrent de poser des ventelles convenables dans leurs barrages, mais sur menace de leur infliger l'entière pénalité de loi, ils se conformèrent à ses exigences, et il ne s'éleva dans la suite aucune difficulté à ce sujet. Les pêcheurs reconnaissent généralement l'utilité des lois concernant les pêcheries et croient que leur mise en force régulière produira d'excellents résultats.”

Comté de King. — John E. Starr, Ecr., garde-pêche de ce comté, fait le rapport suivant : “ Je regrette que mon rapport soit beaucoup moins satisfaisant que les années précédentes : la pêche de l'alose, qui est la plus importante dans ce comté, a presque totalement manqué, le poisson ne semble avoir fréquenté que fort peu la Baie de Fundy, ou le Bassin Minas, durant l'été dernier, et ce que l'on a pris était de qualité très-inférieure. Toutefois, du beau hareng a été pris et fumé, en grande quantité à Medford, Pereaux, et à la baie de Scott ; cet article se vend bien. En plusieurs endroits, sur les côtes de la baie, où les pêcheurs n'avaient jamais eu l'habitude de fumer le hareng, ils semblent avoir été découragés de faire la pêche sur une grande échelle à raison des prix élevés du sel et des prix trop peu élevés obtenus pour le poisson pris durant la saison précédente. La pêche à la ligne a été excellente et l'on rapporte que la prise est presque double de celle de l'an dernier. La pêche dans la Rivière aux Gaspereaux n'a pas été aussi bonne que d'ordinaire, vu la rareté du gaspereaue. Il existe beaucoup de jalousie ici entre les pêcheurs des parties inférieures et ceux des parties supérieures de la rivière. Les règlements permettent l'usage de filets traînés à l'embouchure de la rivière jusqu'au pont, ce qui, de l'avis des pêcheurs dans la partie supérieure, effraie le poisson et le fait se réfugier dans le bassin, tandis que ceux qui se servent de ces filets affirment énergiquement que les obstructions en amont nuisent à la pêche. Il y a beaucoup de vrai dans les deux allégations, et il n'est pas douteux que l'on pratique la pêche dans une mesure

excessive sur cette rivière. Les eaux étant hautes au printemps, un grand nombre de poissons reproducteurs remontent jusqu'aux lacs et une quantité extraordinaire de petits poissons redescendit cet automne. La digue construite sur cette rivière par MM. Benjamin et Cie, est pourvue d'une passe migratoire du meilleur genre : l'extrémité inférieure touchant le fond de la digue et l'extrémité supérieure le vivier au-dessus. Il semble y avoir eu autant de jeunes saumons que d'ordinaire dans cette rivière, et l'on se sert illégalement pour les capturer d'un grand nombre de pièges. Les plus communs consistent en une espèce de filet appelé *fyke* que l'on entoure de quelque manière; posé durant la nuit et soigneusement enlevé au point du jour, il est très-difficile de l'apercevoir. J'ai vu placer un de ces filets durant le jour, et j'espère faire disparaître les abus par une inspection personnelle de la rivière. J'ai visité l'embouchure de la rivière Annapolis et j'ai remarqué qu'il tombait de la sciure de bois dans la rivière, laquelle provenait de plusieurs scieries. J'ai donné avis aux propriétaires de prendre des mesures pour que la chose ne se renouvelât plus pendant les opérations de l'automne ce qu'ils promirent de faire."

Comté d'Annapolis.—W. T. Carty, Ecr., fait rapport comme suit :—“ Le saumon devient décidément plus abondant dans la rivière principale, et j'espère voir bientôt le résultat de mon travail dans toutes les rivières où le saumon abondait autrefois. Les passes migratoires sont dans un bon état, excepté à Lawrencetown et sur la rivière Nixtaux, où les deux digues ne sont pas terminées. J'ai dû poursuivre plusieurs propriétaires de moulins pour avoir jeté de la sciure de bois et des débris dans les rivières. La pêche sur la côte de la baie n'est pas aussi bonne que celle de l'an dernier; les pêcheurs ont presque abandonné la pêche du hareng, parce que les produits pouvaient à peine payer les dépenses. En juin dernier, on avait pu encore vendre environ 1,500 barils, mais la prise de la merluche, du flétan et de la morue a été plus abondante que celle de l'an dernier. Il y a la même quantité d'appareils pour la pêche, mais une grande partie n'a pas été employée durant cette saison.”

Comté de Digby.—James H. Morehouse, Ecr., garde-pêche pour ce comté, fait rapport comme suit :—“ Je suis heureux d'avoir à signaler une amélioration marquée à toutes les stations où l'on fait la pêche dans les eaux profondes; non-seulement il y a eu surabondance dans la prise, mais les prix ont augmenté considérablement, ce qui a pour effet de produire l'aisance domestique et de stimuler ceux qui se livrent à cette industrie. On le remarque aux améliorations dans l'équipement des bateaux-pêcheurs ainsi qu'à l'accroissement de leur nombre aux différentes stations. Digby Town, qui n'avait l'an dernier que deux bateaux pêcheurs, en possédait quatre durant cette saison, et il y en a actuellement deux autres en voie de construction. La pêche de la merluche, dont on ne s'occupait guère autrefois, est devenue très-lucrative. Les noues et l'huile étant de valeur presque égale au poisson lui-même. Mais si nous sommes satisfaits du succès de ce genre de pêche, nous regrettons profondément d'avoir à répéter ce que nous disions l'an dernier au sujet du manque complet de la pêche du maquereau et de l'aloë à la baie Sainte-Marie, et de la pêche du hareng dans le bassin de Digby. Le seul moyen, selon moi, de faire renaître la pêche de l'aloë, serait de restreindre la construction des barrages à la tête de la Baie Sainte Marie jusqu'après le 20 juin de chaque année, ce qui protégerait l'aloë du printemps entrant de bonne heure en mai dans la Baie pour les fins de la reproduction. J'expliquai longuement, dans mon rapport de l'an dernier, ce que je croyais être la cause du manque de la pêche du hareng dans le Bassin de Digby. De nouvelles observations m'ont pleinement confirmé dans ces opinions, et me font croire également à l'efficacité des moyens que je recommandai d'adopter pour améliorer ces pêcheries.”

“ Les pêcheries de nos rivières ont donné des signes encourageants d'amélioration. La truite, le gaspereau, l'éperlan et de la gade fréquentent ces eaux, depuis longtemps abandonnées. Nous remarquons des signes d'amélioration constante dans la rivière au Saumon : la prise du saumon étant beaucoup plus abondante que celle de l'an dernier. Comme toutes les autres rivières dans ce comté sont obstruées par des barrages naturels au-dessus desquels ne peut passer le poisson, on ne peut s'attendre à de grandes améliorations; mais il est regrettable que des rivières magnifiques comme la Sissaboo et le Mor-

“tengan restent improductives quand il suffirait d'une bagatelle pour contribuer à leur faire
“ajouter beaucoup à l'aisance de la population et contribuera, dans une large mesure, au
“revenu du pays.”

Comté de Yarmouth.—T. B. Crosby, Ecr., l'officier chargé de la surveillance de ce comté, fait rapport comme suit :—“En soumettant mon rapport annuel et mes statistiques, je n'ai que peu de changement à indiquer, l'augmentation que nous espérons dans la prise du gaspereaue ne s'étant pas produite. Quelques-uns en attribuent la cause aux vents violents de l'est au printemps. La pêche du saumon et les pêches dans les eaux profondes ont été excellentes et plus abondantes que durant les années précédentes. Bien que l'on ait évalué la quantité de saumon exporté à l'état frais dans de la glace à 11,500 lbs., on croit savoir que la prise excède 16,000 lbs. Quelques-uns des pêcheurs près de l'embouchure de la rivière en ont pris pour la valeur de mille piastres, ce qui est plus que pour le district entier. La prise de la morue a été plus considérable que d'ordinaire, mais la demande a été limitée et les prix peu élevés, ce qui a diminué les profits nets des pêcheurs. Les passes migratoires ne sont pas de grande utilité ici, mais les propriétaires de moulins sont prêts à faire ce qui est nécessaire et nous essayons d'en avoir une qui puisse être efficace dans nos rivières.

Comté de Shelburne.—Wm. Muir, Junr., Ecr., fait rapport comme suit :—“Je vois quela prise du poisson dans notre comté, cette année, est beaucoup plus considérable que par le passé. Je regrette d'avoir à dire que nous éprouvons quelque difficulté à faire remonter le poisson au haut de la rivière Shelburne, durant cette saison. Je pense qu'il est difficile de rendre ces passes migratoires efficaces dans les digues qui retiennent un volume d'eau considérable. La plus grande difficulté est d'intéresser les gardiens dans ces opérations. Depuis mon entrée en fonctions, je n'ai pas reçu une seule plainte d'aucun des gardiens, mais en dépit de cette négligence, je vois que la prise du poisson dans ce comté a été assez bonne.

Comté de Queen.—S. T. N. Sellon, Ecr., le vigilant et persévérant garde-pêche du comté de Queen, fait le rapport suivant :—“La prise de la morue et du poisson à écailles sur le rivage et dans les havres a été beaucoup plus considérable que celle de plusieurs années précédentes, ces poissons ayant suivi le gaspereaue et étant restés dans notre havre et près de la côte. Il y a cinq ans nous dépendions des pêcheurs de l'extérieur pour avoir du poisson frais. Mais nous calculons que cet été la pêche dans les petits bateaux a été de 150 quintaux par semaine pendant quatre ou cinq semaines de pêche. Il n'y avait qu'une très petite quantité de gaspereaue dans nos rivières quand le Département des Pêcheries en a pris le contrôle; cette année il en a été salé 1300 livres, et on a fourni du poisson aux habitants de la côte pour le fumer ou s'en servir comme appât; malgré cela, un grand nombre de ces poissons ont remonté les rivières jusqu'à leurs anciens endroits de frai. Au mois de septembre, une très grande quantité de jeunes gaspereaues ont descendu la rivière et se sont rendus à la mer. Ce qu'on dit de la prise du saumon est beaucoup au-dessous de la vérité, les pêcheurs ne se soucient guère de faire connaître le produit de leur pêche. On a vu plusieurs saumons dans les lacs supérieurs durant l'été, et au mois d'octobre on en a vu un très grand nombre à la digue Milton et autres digues sur la rivière. Le hareng a été plus abondant que depuis plusieurs années; mais il n'en a été pris qu'une très petite quantité, à cause des prix peu élevés qu'on en retirait. Avec du soin et des déboursés proportionnés, nos rivières peuvent devenir aussi productives et profitables que les années passées, sans porter préjudice aux grands intérêts du commerce de bois dans ce comté.”

Comté de Lunenburg.—H. S. Jost, Ecr., le gardien du district occidental de ce comté, fait rapport comme suit :—“Les états ci-inclus, quoi qu'accusant une baisse considérable dans quelques-uns des principaux produits, sont, néanmoins, presque égaux en valeur à ceux de 1871 : le montant est de \$360,839. La pêche du hareng et du maquereau est beaucoup moindre que l'année dernière, mais la morue excède. On aurait pu prendre le hareng en quantités beaucoup plus considérables, mais les prix qu'il se vendait n'encourageaient guère à faire des efforts. Le maquereau est d'une meilleure qualité que de celui de l'année dernière; on l'a presque tout expédié aux Etats-Unis où il a obtenu de bons prix. La

“flotte du Labrador, ainsi que les bateaux de la baie, sont tous revenus de bonne heure avec des cargaisons complètes de morue. La pêche sur les côtes a été également bonne, mais le prix qui a dominé jusqu'ici étant de soixante à quatre-vingts centins plus bas que l'année dernière réduit la valeur de la prise. Les taxes jusqu'ici incertaines imposées sur la pêche du maquereau dans la baie du nord ont eu pour effet de forcer la plupart de nos bateaux à chercher d'autres emplois cet automne. Les homards en boîtes figurent dans les états pour ce district cette année. Un établissement récemment commencé à la rivière au Saumon, côté de New Dublin, en a préparé 30,000 boîtes; l'établissement Chester, dans le district de l'Est, 306,000. Un nouvel établissement construit actuellement des bâties et des machineries dans la ville de Lunenburg sur une échelle susceptible de grandes opérations; il marinera probablement plus de homards que la maison Chester. Je crois qu'un coup de filet aussi soutenu sur le même emplacement, sans aucune relâche, contribuera grandement à épuiser cette pêcherie; et je recommanderais certains règlements pour sa protection.”

“Le rendement du saumon est un peu moindre que l'année dernière; des marchands ont payé de vingt à trente centins par livre pour le faire encaquer dans de la glace pour le marché de Boston. La baisse soudaine des prix aux Etats-Unis, produite, dit-on, par les importations de la Californie par chemin de fer, a occasionné des pertes aux personnes qui avaient trop acheté. Les passes migratoires aux digues de Bridgewater n'ont pas été améliorées, ainsi que convenu, et la passe inférieure a été quelque peu endommagée par la glace; la digue inférieure a été exhaussée d'un pied, ce qui va nécessiter quelques légères modifications dans la passe migratoire.”

Daniel Dimock, Ecr., le gardien du district de l'Est, dit:—“Le court espace de temps consacré à cueillir les statistiques de nos pêcheries devrait être un peu prolongé, car il est impossible de constater la quantité exacte avant que le chargement soit terminé. Vous verrez, en comparant avec les relevés de l'année dernière, qu'il y a eu diminution de maquereau, mais il est de meilleure qualité. Il est passé en grandes quantités le long de nos côtes, mais ne s'est pas approché du rivage, sauf dans quelques rares occasions, et il n'en a été pris que très-peu. La pêche de la morue est presque toujours bonne et rapporte de bons prix. Le hareng au-dessous de la moyenne. La pêche du homard paraît être à la hausse, et l'établissement d'ici fait de bonnes affaires. Je crois qu'en définitive nous n'avons pas à nous plaindre de la mer durant la dernière saison, et nos pêcheries des rivières continuent à s'améliorer.”

Comité d'Halifax.—John Fitzgerald, Ecr., fait rapport comme suit:—“J'ai commencé la visite de mon district au mois de mai dernier, et comme la baie Margaret est la place qui demande le plus de surveillance, étant le principal endroit de pêche au saumon et au gaspareau, et comme elle est le confluent de quatre rivières, sa visite a pris la plus grande partie de mon temps. Les pêcheries ont été considérablement moins abondantes que l'année dernière, mais je suis d'avis que les pêcheurs ont fait mieux cette année, en ce qui regarde le maquereau, attendu que ce poisson était de meilleure qualité et rapportait de meilleurs prix, et aussi à cause du bon marché du sel et des barils. La morue et le hareng ont été un peu au-dessous de la moyenne. La cause de cette diminution dans la pêche du hareng, c'est que les prix qu'il obtenait n'étaient pas suffisants pour encourager cette industrie. La pêche du saumon n'a pas été cette année aussi bonne que l'année dernière, surtout en raison des tempêtes qui ont sévi au milieu de la saison. Les établissements de conserves de homard ont augmenté; elles donnent de l'emploi à un grand nombre d'hommes et de garçons, ce qui est un grand secours pour les pêcheurs du district.”

Ezekiel Silbey, Ecr., gardien d'Halifax Est, fait rapport comme suit:—“Il y a des preuves que dans les pêcheries de rivière le système de protection fonctionne avec avantage. Dans toutes les rivières il y a, soit des escaliers dans les digues ou une passe migratoire autour de la digue pour laisser monter le poisson. A l'embouchure de la rivière Musquodoboit un moulin a été construit pendant cette saison; une très bonne passe migratoire a été faite à l'extrémité de la digue, et on a vu monter des quantités considérables de saumons et d'aloses. Il y a eu cette année, à l'embouchure de la rivière Musquodoboit, plus de saumons que depuis quelques années. J'en ai vu en bon nombre à quarante milles en remontant la rivière. Un grand moulin a été construit cette année sur la rivière Moses;

« il y a un escalier à poisson dans la digue. L'eau étant très haute pendant ma visite en
 « cet endroit, je n'ai pu examiner cette passe migratoire comme il faut, mais des personnes
 « qui demeurent près de là disent que le poisson y est monté le printemps. Quand j'y retour-
 « nerai, s'il y a des modifications à faire, je les ferai exécuter. Le propriétaire dit qu'il fera
 « les changements que je demanderai. Ce sont de grandes rivières, et le poisson qui les
 « remonte, en quantités considérables, a besoin de passes suffisantes. A la digue du havre du
 « Vaisseau il y a un grand et coûteux escalier que de grandes quantités de gaspareaux ont
 « descendu ce printemps. Je suis allé le long de la rive à tous les moulins, et j'ai la satisfaction
 « de dire qu'à chacun d'eux il y a une bonne passe migratoire pour permettre au poisson de
 « monter, et que la protection des rivières a été avantageuse et satisfaisante. Quant à la
 « pêche, celle de la morue a été beaucoup plus considérable cette année que l'année dernière,
 « celle du hareng pas aussi bonne, celle du maquereau sur la partie est de la rive à peu près
 « la même que l'année dernière, et depuis le Havre au Vaisseau jusqu'à Dartmouth il y a
 « eu une grande augmentation. Sur cette partie du rivage le maquereau s'est fixé dans ce
 « dernier endroit, et les pêcheurs ont fait de bonnes prises. Si les prix avaient autant haussé
 « que l'année dernière les pêcheurs auraient fait une saison très abondante; cependant ils
 « n'ont pas à se plaindre. Au commencement de la pêche au saumon, on m'a demandé des
 « stations là où des personnes en avaient déjà depuis plusieurs années. Dans quelques cas
 « d'autres en ont pris possession, ce qui a causé beaucoup de mécontentement. Je crois que
 « si on accordait des baux aux gens et exigeait une légère somme pour ce privilège, ce
 « système fonctionnerait bien. Je crains que ce trouble n'augmente sur la rive de l'Est;
 « on devrait adopter des mesures qui puissent donner une satisfaction générale. La
 « pêche du saumon est très profitable et devrait être gardée avec soin. Actuellement, il y
 « a en opération quatre grands établissements de conserves de homard sur la rive de l'Est. Ils
 « font de très bonnes affaires et entretiennent un grand nombre de mains. J'ai tenu aussi
 « soigneusement que possible un compte du poisson, et je crois qu'il est de beaucoup au-dessous
 « de la prise réelle, parce que bon nombre de personnes ne le donnent pas exact; il paraît y
 « avoir une tendance à donner le chiffre de la prise moindre qu'il n'est en réalité, quand on
 « le demande. Je n'ai pas à rapporter cette année de violations de la loi; tout le monde
 « semble disposé à la respecter et donner son assentiment à ce que je recommande. Relati-
 « vement à la pêche du saumon à l'Île Kent, j'ai des raisons pour croire que les pêcheurs
 « ont levés ou coulés leurs filets le dimanche chaque fois que la chose a été possible. Je
 « prendrai la liberté de recommander qu'on nomme des gardiens à la rivière Moses et au
 « havre du Vaisseau.

Comté de Pictou.—Thomas Graham, écuyer, gardien du district méridional de ce comté,
 écrit.—“Je n'ai pas à rapporter aucune violation de la loi. Règle générale, les gens sem-
 « blent inclinés à respecter les lois sur toutes les rivières; mais comme il n'y a pas de
 « gardiens à Cariboo, à la rivière de Toney et au Cap Jean, je n'ai aucun doute que la pêche
 « s'y fait illégalement. J'ai beaucoup de difficulté à recueillir les chiffres sur la quantité de
 « poisson pris, la valeur des filets, bateaux de pêche, etc., parce que les gens s'imaginent que
 « le gouvernement demande ces renseignements dans le but d'établir des taxes. Sur les côtes du
 « Golfe, depuis le Cap Jean jusqu'à Pictou, la pêche du hareng a beaucoup diminué, il n'y a
 « eu qu'une légère augmentation dans la quantité de la morue, comparé avec les états de l'an-
 « née dernière. La demande croissante de la main-d'œuvre est, je crois, une des raisons pour
 « lesquelles la pêche du saumon et celle du hareng n'a pas été faite comme elle aurait dû
 « l'être pendant cette saison. J'espère que le département nommera quelques gardiens de
 « plus, surtout un à la rivière Centre, un à la rivière de Toney, et un à la rivière Cariboo.”

Walter Murray, écuyer, l'officier en charge du district nord de ce comté, dit :—“Pour
 « raisons de maladie, je n'ai pu faire cette année la visite de mon district; en conséquence, je
 « n'ai pas de rapport à transmettre et ne puis remplir les blancs dans la forme voulue. D'a-
 « près ce que j'ai appris de personnes dignes de foi, je suis en mesure de dire que la pêche du
 « saumon a considérablement excédé cette année celle de l'année dernière; la plus grande
 « partie, après la consommation domestique, en a été exportée dans de la glace. On n'a pas
 « mis de saumon en boîte cette année, parce que l'établissement a été transporté à une autre
 « station. La pêche du hareng, du maquereau, de la morue et de la merluche a été beaucoup
 « au-dessous de celle de l'année dernière; ces sortes de poissons ne produisent pas aussi abon-

“ damment. Quant aux permis de pêche, quelques disputes ont eu lieu. Dans un cas, l'in-dividu qui en avait un rendit la réclamation au propriétaire de l'emplacement adjacent, et dans l'autre cas, au petit havre, l'affaire a été arrangée en portant la cause devant Thomas Graham, le gardien le plus proche. Aucun gardien n'a été nommé pour la rivière de Barney, et l'état de ma santé ne m'a pas permis de surveiller activement les autres.”

Comté de Guysborough. — James A. Tory, gardien de ce comté, fournit le rapport suivant : — “ La pêche intérieure dans ce comté ne se fait pas beaucoup en grand pour les fins d'exportation ; presque tout le poisson pris dans les rivières sert à la consommation domestique, mais se trouve compris dans les relevés.”

“ Je dois signaler de nouveau à votre attention le fait qu'une partie de la rivière Ste. Marie, dans le comté de Guysborough, n'a pas de gardien, et tant qu'on n'en aura point nommé un pour garder cette partie de la rivière, le harpon et autres instruments illégaux employés pour détruire le poisson, continueront à être en usage. Je n'ai pas entendu formuler d'autres plaintes, dans tout le comté, pendant l'année dernière. Le saumon a été très abondant, et pendant cette saison il a remonté les rivières de bonne heure sans se faire beaucoup détruire ; cette circonstance est due au fait que les rivières étaient hautes quand il sy entrèrent.

“ En comparant les relevés de ce comté avec ceux de l'année dernière, vous verrez que la pêche a diminué, surtout celle du maquereau et du hareng, ce qui peut paraître étrange, car il n'y a pas de doute que ces poissons ont donné aussi abondamment sur les côtes pendant cette saison que durant la dernière. Mais on peut s'en prendre à la raison suivante : — Au commencement de la saison, les marchands, et négociants n'offraient aucun, encouragement aux pêcheurs, parce que les prix offerts pour le poisson de l'année dernière étaient extrêmement bas et l'on craignait que cette année ne fût pas plus favorable, ce qui induisit beaucoup de personnes qui avaient autrefois pratiqué la pêche à abandonner cette industrie pour chercher d'autres occupations. Ceux qui persistèrent ne firent pas la pêche au commencement de la saison, mais laissèrent passer le poisson tranquillement. D'un autre côté, il y eut, l'année dernière, de grande quantités de hareng importées des Îles de la Madeleine et de Port Hood ; cette année il n'y en eut pas : de là la baisse dans ces deux espèces de poissons. A mesure que la saison avança, le prix du maquereau s'améliora ainsi que sa qualité, ce qui induisit les pêcheurs à se livrer de nouveau à la pêche de ce poisson, pêche qui fut superbe vers la fin de la saison ; et à en juger d'après les prix qui ont été obtenus, je n'ai aucun doute qu'elle sera pécuniairement aussi bonne que l'année dernière, surtout si on se donne la peine de comparer la pêche de chaque année avec le nombre d'hommes employés. De fait, je puis dire que les pêcheurs ont eu cette année beaucoup plus de succès et sont maintenant dans de meilleures circonstances qu'ils ne l'étaient l'année dernière à pareille époque. Vous verrez aussi que la pêche du poisson que l'on a fait sécher, comparée avec le nombre des pêcheurs employés, excède de beaucoup celle de l'année dernière et a commandé un bon prix.

“ Je vous dirai que je crois qu'on devrait faire des règlements relativement à la pêche du homard dans la Nouvelle-Ecosse, car il est impossible que ce crustacé puisse soutenir l'abus qu'on en fait actuellement. Si l'on défendait de prendre la femelle du homard à l'époque du frai, cela suffirait peut-être pour conserver cette pêche pendant une plus longue période.

“ Je signalerai aussi à votre attention le fait que durant la dernière saison plusieurs disputes se sont élevées au sujet des places de pêche au saumon sur les côtes maritimes. Un certain nombre d'habitants qui sont propriétaires de l'emplacement où ces places de pêche sont situées et qui y ont fait la pêche pendant les trente dernières années, en ont été déposés par d'autres qui en ont pris possession au commencement de la saison, et ce conflit aurait entraîné des litiges et des dépenses considérables si je n'avais engagé les intéressés à laisser la chose de côté cette année et demander bientôt un bail au ministre de la marine et des pêcheries, ce à quoi ils consentirent, et je n'ai aucun doute qu'ils essayeront ce remède. Aussi, j'espère que des permis seront accordés pour de petites sommes. Cela provoquera finalement des demandes de baux pour toutes les places de pêche au saumon, et fera de ces dernières une source de revenu.”

Comté de Richmond. — John H. Ballam, écuier, dit : — “ Il me fait plaisir d'avoir à constater une augmentation considérable dans la quantité du poisson prise cette année sur celle de l'année dernière, excepté le hareng et le maquereau, dont la pêche a manqué ce printemps, parce qu'il faisait froid et qu'il était tard ; et puis le prix extrêmement bas de ce

poisson a empêché grand nombre de pêcheurs d'en faire la pêche aussi énergiquement qu'au-paravant. La diminution du maquereau sur l'année dernière a été de 1572 barils, celle du hareng 3,065. L'augmentation de la morue a été de 2,985 quintaux, de la morue rayée (*haddock*) 9,000 quintaux, gaspereaux 515 barils, anguilles 70 barils; l'augmentation de l'huile a été de 8,081 gallons: ce qui démontre clairement, comme on le verra par l'augmentation du gaspereau, que le système de protection des pêcheries intérieures fonctionne bien. La pêche du saumon au filet ne se pratiquait pas beaucoup dans mon district. Autrefois, elle se faisait aux flambeaux et à la lance dans les rivières, mais cette année je n'ai à signaler aucune violation des lois, et on a vu une plus grande quantité de saumons remonter la rivière Noire et la rivière des Habitants que depuis nombre d'années. Cette année, la truite et le gaspereau ont remonté la rivière Moulin en grandes quantités. Je recommande encore une fois très vivement la nomination de personnes compétentes comme gardiens sur la rivière Noire et la rivière Moulin; et je n'hésite pas à dire que leur nomination ferait plus que compenser les déboursés en repeuplant ces deux rivières de poisson. Un établissement qui met le homard en boîtes a été ouvert ici le printemps dernier par un Américain, M. Lewis, mais quand tout fut prêt à fonctionner, la saison était très avancée; cependant, il réussit à faire 12,000 douzaines de boîtes. M. Lewis a l'intention de commencer de bonne heure le printemps prochain et de faire de plus grandes opérations. Cet établissement est un bienfait pour la localité, parce qu'il a donné de l'emploi à un grand nombre d'hommes et de femmes.

D. Cameron, écuier, le gardien du district, nord de ce comté, fait rapport comme suit: —“ Les dispositions de la loi si sagement et judicieusement établies pour protéger les pêcheries commencent à être strictement observées dans ce district ainsi que dans plusieurs autres, je crois, et c'est avec beaucoup de plaisir que je me vois en mesure de dire que je n'ai pas été obligé de pratiquer de saisies ou d'imposer des amendes pendant toute cette saison. Dans leurs stations respectives, les gardiens sont fidèles à l'exécution des fonctions qui leur incombent; ce fait, ainsi que mon attention à remplir mes devoirs de gardien, ont rendu la protection efficace, de sorte qu'il n'y a que peu de tentatives de faites pour violer les lois. Les cours d'eau de ce district ne paraissent pas être dérangés, et aucun obstacle n'est jeté, à ma connaissance, dans la voie des habitants de l'onde. Je regrette, cependant, d'avoir à constater un déficit considérable dans la quantité du poisson pris cette année, comparativement à l'année dernière. J'attribue ce fait à deux causes: d'abord nous avons eu un printemps très tardif, et à cause de cela ainsi qu'en raison des mauvais temps, les vaisseaux de pêche, en eau profonde, après leur premier voyage, ont été obligés de s'en retourner avec de très petites cargaisons, quelques-uns même n'ayant que quelques quintaux de poisson, après une absence de cinq ou six semaines. Nos pêcheurs côtiers n'ont pas eu plus de chance au printemps; mais la seconde partie de la saison leur a été plus favorable, ainsi qu'aux premiers. Puis les prix extraordinairement bas que le commerce offrait pour le poisson salé, tel que le hareng et le maquereau, n'étaient pas de nature à encourager nos pêcheurs côtiers; voilà pourquoi bon nombre de ceux-ci ont quitté nos rives, à la recherche d'autres occupations. Mes relevés accusent une diminution de 95 dans le nombre des pêcheurs employés. Ces raisons justifieraient pour une bonne part la diminution considérable sur les relevés de l'année dernière.”

Comté du Cap Breton.—Francis Quinan, Ecr., dit: “ L'année 1872 vivra longtemps dans la mémoire des habitants du Cap Breton, à cause de son hiver rigoureux; la glace parut sur nos côtes en monceaux beaucoup plus considérables et y demeura plus longtemps que dans n'importe quelle saison des 25 dernières années. Le 3 juin, la glace bouchait encore l'entrée du havre de Sydney; c'est à ce départ tardif des glaces que nos pêcheurs attribuent la faible pêche de saumon qui a été faite cette année. Le mois de juin amène généralement le saumon frais sur nos marchés, et il est facile de s'imaginer que la marche de ce poisson a été passablement interceptée par les bancs de glace qui ont flotté tout un mois plus tard que d'habitude. Le maquereau d'été s'est montré en grand nombre dans quelques-uns de nos havres durant la belle saison, mais il n'en a été pris que très peu, excepté pour approvisionner le marché de poisson frais. La descente du maquereau d'automne a été médiocre et la prise faible. Le hareng abondait. La morue et le *haddock* étaient moyens. Le gaspereau et le hareng du printemps étaient en petit nombre, probablement pour les mêmes raisons qui ont nuï à la pêche du saumon. Comme marché au poisson, Halifax a beaucoup perdu depuis mon dernier rapport. Les prix ont baissé tout-à-coup et le printemps dernier le poisson salé n'était plus qu'une drogue sur le marché. Ce fait a

beaucoup nuï aux espérances des pêcheurs durant toute la saison, et aujourd'hui encore les prix donnés pour le poisson salé ou frais n'approchent pas ceux des dix dernières années. Je n'ai pas d'amendes à remettre et je suis d'autant plus heureux d'avoir à le constater que l'absence des amendes prouve jusqu'à un certain point que la loi est respectée; ç'a été le cas pour notre comté. Je prends la liberté de recommander la nomination de deux autres gardiens, l'un pour surveiller le cours d'eau connu sous le nom de *Rory Bracks* et l'autre à Escasoni."

Comté de Victoria.—Donald McRae, jeune, Ecr., fait le rapport suivant :—"En somme, la pêche a été bonne dans ce comté cette année, et quoique les prix se soient maintenus bas, ils peuvent cependant soutenir avantageusement la comparaison avec le passé. Quelques individus n'ont pas fait d'aussi bonnes opérations que l'année dernière, mais la pêche a été plus générale et tous ont fait une bonne récolte dans l'Océan. La protection des rivières quoiqu'insuffisante, a eu d'excellents résultats, et je suis heureux de pouvoir faire rapport qu'on ne s'est pas plaint dans tout le comté que la loi ait été violée, là où les rivières sont surveillées par les gardiens. Mais je regrette de dire qu'il m'est venu des plaintes nombreuses des différentes sections où il n'y a pas de gardiens pour protéger les rivières. Je crois devoir vous signaler encore une fois la nécessité de nommer des gardiens pour les rivières actuellement sans protection et qui sont situées de telle sorte qu'elles ne peuvent pas être protégées sans qu'il y ait un gardien pour chacune d'elles, savoir : les rivières Ingonish, Washabuck, centre et sud, au Cap Nord. Ainsi que je l'ai déjà dit dans mes rapports antérieurs, ces rivières sont fréquentées par la grosse truite de mer. Les gardiens font rapport que le saumon a été vu dans cette saison remontant les rivières en grand nombre; cela parle hautement pour le passé et donne toute raison d'espérer que les rivières de ce comté, où l'on voyait à peine le poisson auparavant, deviendront en peu de temps une source de richesse pour la population. Pour en arriver là, il faut pratiquer strictement le système de la protection."

Comté d'Inverness.—Murdoch A. Ross, Ecr., le gardien du district nord de ce comté, dit :—"Je suis heureux de vous informer que le rendement du poisson de toutes espèces, excepté le maquereau, a été à peu près comme celui de l'année dernière. Le fait que la pêche de cette saison a été moindre que celle de la dernière saison, peut-être attribué à la circonstance que le nombre des pêcheurs n'était pas aussi grand, parce que les prix étaient plus bas, mais ceux qui ont fait la pêche en ont été bien rémunérés. Le hareng accusé une augmentation sur l'année dernière, mais la morue a subi une diminution. La cause en est facile à comprendre. La glace du St. Laurent est restée si longtemps sur le rivage que le poisson du printemps était tout parti quand les bateaux-pêcheurs purent se mettre à sa recherche. J'ai été informé par le capitaine du plus grand établissement du Cap Breton que cette année il a été pris plus que le double de la quantité ordinaire de morue par le même nombre d'hommes employés par lui, mais cette morue était petite. Les pêcheries de rivière ont été très bonnes. Dans la division sud-ouest de la rivière Margaree il a été pris 1563 barils de gaspareaux, soit une augmentation de 238 barils sur l'année dernière. La partie nord-est de la Margaree a été cette année plus visitée que jamais par les amateurs des différentes parties du continent, et ils ne se sont jamais aussi bien amusés, attendu que le saumon et la truite étaient abondants. Ils ont pris environ 400 saumons, pesant en moyenne 20 livres. J'ai parlé à un grand nombre de ces amateurs; ils paraissaient enchantés de leurs succès. La partie nord-est de la Margaree s'étend depuis le havre jusqu'à plus de 50 milles dans l'intérieur et le poisson y abonde jusqu'à 30 milles de son embouchure. Au mois d'août dernier, j'ai fait une promenade depuis l'établissement supérieur en remontant la rivière sur une espace d'environ 12 milles, et j'ai compté 512 saumons; ce poisson remonte encore plus haut que l'endroit où je suis allé. Un grand nombre de saumons ont été pris en dehors du havre et à long du visage; ce saumon est mis en tinettes et exporté aux Etats-Unis."

William Grant, Ecr., gardien du district sud du comté d'Inverness, dit :—"J'ai l'honneur de faire rapport qu'on a dans les pêcheries de rivière la preuve que le système de la protection fonctionne avec avantage. Les gardiens remplissent tous bien leurs devoirs. La pêche à la torche et à la lance durant la nuit se fait rarement, et je ne sache pas que les filets aient été tendus contrairement aux instructions données. Les pêcheries côtières ont diminué cette saison, particulièrement celles du hareng et du maquereau. La pêche du

hareng dans ce district ne dure pas longtemps, et le gaspereau ne donne pas beaucoup sur cette côte."

Vous remarquerez dans le rapport qui précède que chaque gardien demande la nomination d'un plus grand nombre de surveillants. Le fait est que nos rivières sont si nombreuses et si petites qu'elles sont sujettes à un plus grand nombre d'abus que les rivières plus grandes. Le poisson est pris plus facilement dans les petits cours d'eau, et les braconniers ne courent pas autant de risques de se faire prendre ; de là la nécessité d'avoir des surveillants locaux. Les rapports qui précèdent parlent très avantageusement de la manière dont les lois sont observées, et de l'amélioration des pêcheries sur un très grand nombre de nos rivières qui en est comme la conséquence ; mais quoiqu'il ait déjà été fait beaucoup, il reste encore beaucoup à faire. Ainsi, les amateurs se plaignent amèrement que les lois ne soient pas observées comme elles devraient l'être, et, si je suis bien informé, des plaintes formelles à ce sujet ont été envoyées au Département. Je recommanderais ici la nécessité de faire faire, par l'officier provincial, un examen complet des différents districts dans cette Province, lui faire examiner les passes-migratoires, donner des instructions aux fonctionnaires locaux sur ce genre de leurs devoirs et constater personnellement les progrès réalisés dans l'amélioration des rivières. Les gardiens devraient avoir la faculté de tenir leur tribunal sans le secours des autres juges de paix, attendu que les différents partis politiques ont tellement abusé en cette Province du système de nommer les magistrats que le Banc est rempli d'hommes totalement incapables d'être à la hauteur de leur position et qu'il est souvent impossible d'obtenir justice d'eux.

On devrait aussi prendre des mesures pour faire vendre au plus haut enchérisseur certaines places de pêche à l'alose et au saumon ; c'est la seule manière de régler les discussions pendantes qui sont et continueront à être un ennui constant pour les officiers aussi bien que pour le Département. Les intéressés, dans la plupart des cas, recommandent ce mode de sortir des difficultés. La manière de prendre l'alose d'un bout à l'autre de la Baie de Fundy et de ses tributaires exige une enquête et une restriction complètes. Le produit de cette pêche diminue continuellement, et, de même que la pêche du hareng, au Bassin de Digby, elle menace d'être complètement annihilée.

Indépendamment des recommandations qui précèdent, faites par M. Rogers, et dans lesquelles je concours pleinement, je vous renvoie très respectueusement aux conclusions de mon dernier rapport annuel ; comme elles sont encore plus applicables aujourd'hui et demandent d'une manière plus urgente d'être mises en pratique, on m'excusera si je les répète en y ajoutant des remarques que les événements à venir et la perspective actuelle de nos pêcheurs semblent exiger.

La destruction qui se fait de la jeune alose et du hareng dans les pêches en fascines, appelle aussi toute votre attention. J'ai traité cette question au long dans mes rapports précédents, et c'est à votre département de décider s'il ne vaudrait pas mieux, dans l'intérêt du public, d'abolir entièrement l'usage de ces engins et de ne permettre absolument que la pêche aux rets. Il n'y a aucun doute que cette mesure aurait pour effet d'augmenter considérablement le nombre et la qualité des aloses. Dans la Nouvelle-Ecosse, comme au Nouveau-Brunswick, les pêches du saumon, de l'alose, du hareng et du gaspereau se font sur une grande échelle au moyen des tentures de fascines ; et l'abolition de ce dernier mode de pêche causerait sans doute de grands inconvénients pendant un certain temps, peut-être même des pertes ; elle exciterait un vif mécontentement dans les endroits où ces tentures sont d'un usage général ; mais je suis convaincu que la destruction de la jeune alose et du hareng fait un grand tort et que la vigilance la plus active de nos officiers ne pourrait suffire à la suppression de cette pêche.

Je me suis étendu si longuement dans des rapports précédents sur la question de l'amélioration des bancs d'huîtres dans le Nouveau-Brunswick, et des moyens les plus propres à augmenter le rendement de ces mollusques, tant dans cette province que dans la Nouvelle-Ecosse, en plantant de nouvelles huîtrières dans les endroits favorables à leur développement, qu'il me semble avoir épuisé le sujet. Bien que le temps pendant lequel il est défendu de faire cette pêche ait été strictement observé, un draguage annuel excessif et insensé empêche non-seulement l'augmentation des huîtres, mais devra nécessairement épuiser les bancs ; et si l'on ne prend des mesures efficaces, tous les bancs d'huîtres de cette province

seront bientôt détruits. Le moyen le plus simple, le plus sage et le plus sûr d'augmenter la production des huîtres dans le Nouveau-Brunswick et la Nouvelle-Ecosse, ce serait de louer tous les endroits favorables à leur culture, (qu'il s'y trouve d'anciens bancs d'huîtres ou non) à des termes assez avantageux pour engager des personnes entendues et à y risquer leurs capitaux. C'est ce que l'on a fait dans d'autres pays, et c'est le seul moyen qui, suivant moi, puisse réussir ; car tant que les huîtrières seroient la propriété du public, on les draguera aussi longtemps et aussi souvent que l'on y trouvera une huître. Les résultats de la protection ordonnée par l'acte des pêcheries pendant ces quatre dernières années, ont été absolument nuls et on a même épuisé davantage les bancs d'huîtres par les quelques barils qu'on y a pris de plus ; si bien, qu'il est à peu près inutile de draguer dans la plupart des endroits où les huîtres étoient autrefois abondantes. Ces remarques s'appliquent surtout à Shédiac, Cocagne, Bouctouché et Richibouctou ; mais les mêmes causes produisent de semblables résultats dans d'autres localités ; car il est évident qu'aucun banc ne peut suffire à une pêche faite avec des engins grossiers et lourds, qui détruisent autant d'huîtres qu'ils en prennent. Pour donner à ces huîtrières quelque chance de se repeupler et d'augmenter, on ne devrait y permettre le draguage qu'une fois tous les trois ou quatre ans, et défendre de les déranger dans l'intervalle ; mais, comme de raison, ceux qui n'y ont aucun intérêt ne s'occupent que du présent, sans souci de l'avenir. Le mode le plus sûr après l'affermage, pour obtenir l'augmentation des bancs d'huîtres, serait de les réserver pendant un certain nombre d'années—disons dix ou douze ans,—et d'empêcher absolument d'y faire la pêche pendant ce temps. Si l'on ne prend pas l'un ou l'autre de ces moyens, les meilleures espèces d'huîtres qu'il y ait au monde auront disparu dans quelques années. Je dois faire connaître à ce sujet que l'expérience tentée par l'Hon. A. MacFarlane, dans la baie de Malagash, comté de Colchester, promet de réussir complètement. Il a déjà planté d'autres bancs, et les jeunes huîtres profitent rapidement ; ce qui prouve qu'on peut cultiver les huîtrières sur nos côtes avec autant de rapidité de succès que la terre même. Quand on considère les grandes demandes de ce délicieux bivalve, et les nombreux marchés qu'ouvrira bientôt le chemin de fer Intercolonial, on doit regretter que les grandes facilités que nous avons pour obtenir une production huîtrière illimitée ne soient pas utilisées tout de suite par l'adoption de moyens propres à assurer ce résultat. Tels qu'ils sont, les bancs ne profitent à personne, et il n'y a aucun lieu d'espérer un heureux changement avec le système actuel ; au contraire, il est à peu près certain qu'ils seront entièrement détruits avant peu de temps. Je prie le département d'examiner de nouveau ce sujet, et de prendre quelque mesure pour conserver et développer cette source considérable de richesse.

En voyant les développements de l'industrie de la préparation du homard, et la grande quantité de ces crustacés qui se prend tous les ans dans les deux provinces, ne ferait-on pas également aussi de profiter de l'expérience acquise en ce qui concerne nos bancs d'huîtres et de prendre des précautions afin d'empêcher un semblable résultat pour le homard. Ces crustacés ont jusqu'ici été tellement abondants sur certaines parties de nos côtes, et, jusqu'à ces années dernières, on n'avait si peu su tirer parti de leur abondance qu'on a pas jugé nécessaire d'en réglementer la pêche ; ce qui fait qu'on les a pris en toute saison sans porter grande attention à leur qualité ou à leur état. Néanmoins, comme toute source de production de cette nature, quelque riche qu'elle soit, peut s'épuiser si l'on n'y met ordre, il est évident que le homard court beaucoup de risque d'avoir le même sort que les huîtres ; c'est-à-dire de disparaître à peu près par suite d'une pêche excessive. Afin d'obvier à ce mal, il importerait qu'il fut passé un ordre en conseil prohibant la pêche du homard du 15 août au 30 septembre, et portant défense, pendant cette période de prohibition, de pêcher, acheter, vendre ou avoir en sa possession de ces crustacés. Le homard commence à perdre sa carapace de bonne heure dans le mois d'août, et pendant les deux mois qui suivent il est en mauvaise condition, impropre comme nourriture, et ne devrait pas être pêché.

Il y a dans la Nouvelle-Ecosse, de même que dans le Nouveau-Brunswick, plusieurs bonnes rivières dans lesquelles des obstacles naturels s'opposent à l'ascension du poisson. Le garde-pêche McClusky mentionne un banc de sable, près de l'embouchure de la rivière au Saumon, dans le comté de Victoria, qui empêche le saumon de pénétrer dans ce beau cours d'eau ; et le garde-pêche Morehouse regrette qu'à cause d'une chute insurmontable, le poisson ne puisse fréquenter la rivière Sissabou, dans le comté de Digby. Le garde-pêche Jost dit qu'il y a un obstacle sur la Petite Rivière, dans le comté de Lunenburg ; et le garde-pêche Ballam en

signale un aussi sur la Grande Rivière, dans le comté de Richmond. Si l'on pouvait affecter une légère somme pour faire disparaître tous ces obstacles, ces rivières deviendraient bientôt d'importantes pépinières pour la reproduction du saumon et d'autres poissons. On pourrait de même ouvrir avantageusement d'autres cours d'eau de la Nouvelle-Ecosse, si l'on avait l'argent nécessaire; les plus importants sont les rivières mentionnées plus haut et l'Avon dans le comté de Hants.

Par le grand nombre de demandes qui m'ont été faites de baux de rivières et de places de pêche, surtout dans la Nouvelle-Ecosse, je suis porté à croire que les pêcheurs désirent voir introduire dans les provinces maritimes le système de baux qui est en usage dans les provinces de Québec et d'Ontario. Les disputes continuelles qui s'élèvent entre les pêcheurs et les propriétaires riverains, entre les pêcheurs eux-mêmes, rendent cette mesure de plus en plus nécessaire; et j'ai la conviction qu'on sera forcé de l'adopter à la fin. Dans la plupart des cas, les pêcheurs préféreraient payer un léger loyer au gouvernement pour leurs places de pêche, plutôt que d'être obligés de se disputer tous les ans avec leurs voisins au sujet de leurs droits respectifs. Il arrive souvent que, dans la Nouvelle-Ecosse et le Nouveau-Brunswick, les propriétaires riverains font payer une redevance aux pêcheurs pour la permission de tendre des rets sur le front de leurs propriétés, tandis que de fait ils n'ont aucuns droits exclusifs au-delà de leur limite, qui est le rivage. Quant à payer un loyer pour ce privilège, il est évident qu'on devrait le payer au gouvernement et non aux propriétaires riverains. Une semblable mesure aurait en outre d'excellents effets dans l'intérêt des pêcheurs, en ce qu'elle protégerait et accroîtrait ses moyens d'existence, en assurant l'observation de la loi et des règlements et la conservation des pêcheries.

On a fait dans la Nouvelle-Ecosse beaucoup de demandes de location de cours d'eau pour la pêche à la mouche, et je ne vois aucune raison de les refuser. Dans les provinces de Québec et du Nouveau-Brunswick, cette pratique de la mise en fermage a les meilleurs résultats, car la seule présence d'amateurs sur un cours d'eau empêche, dans une grande mesure, la pêche illégale et l'usage du dard. Le loyer qu'on retirerait diminuerait d'autant la dépense de deniers publiques que nécessite le service des pêcheries. Il est inutile d'espérer jouir de tous les avantages de nos lois de pêche tant qu'on aura pas adopté un système uniforme pour toutes les provinces. On m'a aussi demandé la permission d'occuper des rivières presque entièrement ruinées, pour y essayer la reproduction artificielle du poisson. La pisciculture a si bien réussi, et a produit des résultats si avantageux dans d'autres endroits, que je ne puis mieux faire que de recommander qu'on accorde toutes les facilités et tous les encouragements possibles pour l'introduire dans nos provinces. Le succès complet qui a couronné les expériences de M. Wilmot, dans Ontario, et celles de M. Holliday, sur la rivière Moisie, me fait espérer qu'on pourrait également réussir à former des établissements semblables dans nos deux provinces. Les grands fruits qu'on en retirerait pour le repeuplement de nos rivières, dédommageraient amplement, suivant moi, des dépenses de construction et d'entretien, si ces établissements ne parvenaient pas (comme je suis bien certain d'ailleurs qu'ils y parviendraient) à se soutenir par eux-mêmes.

Dans tous les rapports que j'ai eu l'honneur de vous soumettre, je me suis efforcé de démontrer l'absolue nécessité qu'il y a de décréter une loi d'inspection générale, par laquelle on puisse garantir la qualité du poisson exporté ou vendu sur les marchés du pays. Cette nécessité devient tous les ans de plus en plus évidente; car il se pratique toutes sortes de fraudes, et notre magnifique poisson, qui n'a pas son égal dans les autres pays, au lieu d'obtenir les prix les plus élevés, comme il le devrait faire, est déprécié sur les marchés étrangers, en raison du peu de soin qu'on met à le préparer, et de la manière frauduleuse dont on le marque. Ce sujet est tellement important que j'espère que la prochaine session du parlement ne se terminera pas sans qu'on ait fait une loi sévère pour l'inspection du poisson et de l'huile de poisson. Notre poisson ne jouira de la réputation à laquelle ses qualités supérieures lui donnent si justement droit, que lorsque l'on aura adopté une mesure de ce genre.

W. H. VENNING,

Inspecteur des pêcheries pour la Nouvelle-Ecosse et le Nouveau-Brunswick.

Note.—L'intéressante lettre suivante, écrite par le prof. Spencer T. Baird, du Smithsonian Institute, qui remplit aujourd'hui le poste important de commissaire des pêcheries des États-Unis, quoi qu'adressée au commissaire de l'État du Maine, s'applique si bien à nos

provinces et corrobore si pleinement les vues et les opinions que je n'ai cessé d'émettre dans mes différents rapports, que je n'ai pas besoin de faire des excuses pour la citer ici, mais je demande pour elle l'attention à laquelle la réputation de son auteur lui donne droit.

W. H. V.

WASHINGTON, D. C., novembre 16, 1872.

MON CHER MONSIEUR,—Je viens de recevoir votre lettre me demandant mon opinion sur la cause probable de la diminution rapide qui s'est fait sentir dans la pêche du poisson comestible sur les côtes de Nouvelle-Angleterre et surtout celles du Maine. Le fait, tel que constaté, ne peut être mis en question; il est trop évident aux yeux des hommes d'expérience qui ont eu des intérêts dans les pêcheries, soit pour affaires soit à titre d'amateur. Un examen des premières archives locales qui traitent de ce sujet ne peut manquer de convaincre les plus sceptiques.

Nous savons tous qu'il y a cinquante ans et plus, les cours d'eau et rivières de la Nouvelle-Angleterre qui se déchargent dans l'Océan étaient remplis, même bloqués à certaines époques par le grand nombre d'aloses, de saumons et de gaspereaux qui cherchaient à les remonter pour y déposer leur frai, et que même, après que ce poisson était retourné à la mer, le fretin fourmillait sur une étendue presque inconcevable dans les mêmes localités, et plus tard dans l'année descendait à la mer en bancs immenses. Ce fut aussi pendant cette période que les pêcheries des côtes furent d'une grande valeur et pratiquées sur une vaste échelle. La morue, la morue rayée, le flétan, et le poisson qu'on prend généralement à la ligne, se trouvaient tout près de la côte, on pouvait en faire la pêche sur des chaloupes, et on en prenait d'amples quantités à une courte distance de la demeure des pêcheurs sans être obligé d'aller au loin. Aujourd'hui cependant l'état des choses est tout-à-fait différent. La construction de diges infranchissables dans les rivières des États de la Nouvelle-Angleterre, spécialement celles du Maine, a empêché la marche ascendante des poissons anadromes; leur nombre a diminué graduellement, et aujourd'hui ils sont presque entièrement inconnus dans plusieurs localités qui, sans cet empêchement leurs seraient très-favorables.

On a aussi observé le fait qu'avec la diminution de ce poisson il y a eu une diminution correspondante dans la quantité de la morue et autres poissons de mer près de nos côtes; mais ce n'est que tout récemment qu'on a pu apprécier la relation qui existe entre ces deux séries de phénomènes, comme celle de la cause et de l'effet. Le flétan peut, croit-on, être abondamment réduit en la pêchant à l'hameçon et à la ligne, mais des expériences faites en Europe et en Amérique tendent à confirmer l'opinion qu'aucune des méthodes actuellement employées pour prendre la morue de toutes sortes (telles que morue, morue rayée, merlans, merluche, lingue, etc.) ne peut sérieusement affecter leurs nombres. Le poisson, dont les femelles déposent de un à deux millions d'œufs tous les ans, n'est pas aisément exterminé, à moins qu'on ne le déränge à l'époque du frai, et comme ce dernier a lieu pendant l'hiver et au large (le frai flottant près de la surface de l'eau,) il n'est pas possible à l'homme d'intervenir. Malgré cela, cependant, ce poisson est devenu comparativement très-rare sur nos côtes, en sorte que nos pêcheurs sont obligés d'aller très-loin pour faire une pêche qu'ils pratiquaient autrefois presque en vue de leur demeures.

C'est un fait aujourd'hui bien établi que les mouvements des poissons de la famille des morues sont déterminés, en premier lieu par la recherche des places favorables pour le dépôt de leurs œufs; puis par leur désir de nourriture. Ainsi, la morue, comme poisson d'été, est comparativement peu connue sur les côtes de l'Europe septentrionale; mais à mesure que l'hiver approche, les bancs commencent à faire leur apparition sur les côtes nord-ouest de la Norvège, surtout autour des Îles Loffoden, et y arrivent finalement en si grand nombre que pour déterminer leur présence les pêcheurs font frapper le plomb de sonde sur le dos du poisson.

Ils passent là plusieurs mois, occupés à la reproduction; les œufs sont déposés au mois de janvier et la pêche se poursuit pendant ce temps-là. De vingt-cinq à trente mille hommes sont employés à cette opération durant plusieurs mois après lesquels le poisson disparaît, puis ils reprennent leurs autres occupations de cultivateurs et d'artisans. On suppose que le poisson se rend en corps aux grands bancs où il arrive au commencement de l'été et s'engraisse jusqu'à ce qu'il soit temps pour lui de retourner au nord-est. On croit que ce qui attire le plus la morue aux bancs, ce sont en grande partie les immenses bancs de hareng ou

autre poisson nomade qui vient des mers du Labrador et de Terre-Neuve et qu'elle suit très fréquemment de près sur le rivage pour s'en repaître.

Il est bien connu que la présence ou l'absence du hareng détermine l'abondance de la merluche et de la morue sur les bancs du grand Manan, les poissons de la famille en premier lieu mentionnée offrant un attrait tout particulier au poisson carnivore de toutes espèces. Toutefois, ce sont ces poissons anadromes qui amènent la morue et les autres poissons de cette famille tout près de nos bords. Le hareng de mer n'est que peu connu en-dehors de la Baie de Fundy, excepté aux mois de septembre et d'octobre, pendant lesquels il visite toute la côte depuis Grand Manan jusqu'à Seituat pour y déposer son frai ; ceci dépend du fait qu'il trouve de l'eau suffisamment froide pour cette fin, condition qui s'exécute de plus en plus tard, en allant au sud.

Autrefois, le gaspereau faisait son apparition sur nos côtes au commencement du printemps, il encombrait nos rivages et remontait les rivières afin d'y déposer son frai, puis était suivi un peu plus tard par l'alose et le saumon. Revenant de l'endroit où il avait déposé ses œufs, il passait l'été le long de la côte, et était rejoint quelques mois après par le fretin qui formant d'immenses bancs dans toutes les directions, s'étendant quelques fois, à l'extérieur, sur un espace de plusieurs milles. C'était en poursuivant ce poisson et d'autres poissons d'été que la morue et les autres espèces dont il a déjà été parlé arrivaient sur les côtes ; mais avec la diminution du premier l'attrait a diminué de plus en plus, et aujourd'hui on peut dire que le poisson de mer a presque disparu des côtes.

On peut donc conclure en toute sûreté que l'amélioration de la pêche à la ligne sur les côtes du Maine est intimement liée à l'augmentation du gaspereau, de l'alose et du saumon, et que, quelles que soient les mesures que l'on adopte pour faciliter le rétablissement de ce dernier poisson à son abondance primitive, elles influenceront dans une égale proportion sur l'intérêt en premier lieu mentionné. La plus importante des mesures à prendre serait de protéger ces poissons du printemps et de leur donner toutes les facilités nécessaires pour remonter les cours d'eau jusqu'à leur ancienne frayère ; pour cette fin, il faudrait nécessairement construire de bonnes passes-migratoires. Donc, la vraie question, relativement à la construction de ces passes-migratoires, n'est pas, après tout, de savoir si le saumon doit devenir plus abondant, de manière que l'amateur puisse le prendre avec la mouche, ou le riche puisse se procurer en grande quantité et à peu de frais un mets recherché. Ce n'est là qu'une question de détail ; mais ce qu'il importe surtout de considérer, c'est, en réalité, si le gaspereau et l'alose doivent être aussi abondants qu'auparavant et si la morue ou d'autres poissons de mer également recherchés doivent être ramenés sur nos côtes afin que les gens qui en auraient l'inclination puissent en prendre plusieurs centaines de livres par jour.

La valeur du gaspereau n'est pas suffisamment appréciée dans notre pays. Sous plusieurs rapports ce poisson est supérieur au hareng de mer comme article de consommation ; il a, en quelque sorte, plus de prix pour l'exportation, et il peut être capturé avec beaucoup moins de peines, dans des circonstances et à une saison beaucoup plus favorables pour la plupart des gens qui font la pêche.

Cette lettre est déjà beaucoup trop longue ; je dois donc la terminer, mais avec l'assurance que toutes les propositions qu'elle contient pourraient être amplement appuyées.

Votre sincère

SPENCER T. BAIRD,
Commissaire des Pêcheries, E. U.

E. M. Stilwell, Ecr.,
Commissaire des Pêcheries,
Bangor, Maine.

ANNEXE

STATISTIQUE des pêches de la Province de la Nouvelle-Ecosse pour l'année 1872, pêches et la valeur

COMTÉS.	Nombre d'hommes.	No. de rets et seines.	Valeur des bateaux et matériel de pêche.	Saumon—brls.	Saumon frais—lbs.	Saumon fumé et en boîte—lbs.	Maquereau—brls.	Maquereau—boîtes.	Hareng—brls.	Hareng fumé—boîtes.	Gaspereau—brls.	Morne—quintaux.	Langues et noues de morue—brls.
Cumberland	250	438	25455	42	10000		50		3200		850	6500	
Golchester	180	130	10630	75	4200				1250		450	2500	
Hants	211	75	7500	261					235			190	
Kings	325	64	7250		16933				2318	11510	60	710	
Annapolis	282	136	15496		10940				1216	16050	10	2080	9
Digby	1107	583	42900		1500		20		4158	2500	30	22255	62
Yarmouth	1280	906	175082		11509				3459	4200	1483	69517	73
Shelburne	1259			29					11677		270	95942	
Queens	730	1319	77863	556	119950		1488		8134		1300	29574	
Lunenburg	2156	2861	39093		24500	3950	13941		17825		503	68300	5
Halifax	2460	5630	263320	44	154460	7290	36359	39500	34950		159	59160	
Pictou	159	40	4810	350	95913		200		1640		350	850	
Antigonish	675	825	22510	35	90000	30000	2850		4350		160	1220	9
Guysborough	1981	10093	193422	855		3380	20980	11000	20311		2308	43030	15
Richmond	1760	6127	104860	120	3200		15772		18587		1805	31380	108
Cap Breton	1158	2870	33657	300	1000		1569		8636	42	224	23096	
Victoria	1169	2590	85950	700			5310		4500			23600	
Inverness	1955	1463	50580	162	10800	30000	3743		3599		1750	45345	27
Total	19097	36150	1211178	3529	554905	74620	115631	50500	168513	34302	11712	525249	308

RÉCAPITULATION du produit de la valeur des pêcheries

ESPECES DE POISSON.	QUANTITÉ.	TAUX.	VALEUR.
Saumon	3,529 brls.	\$ 18 00	63,522
do (frais dans la glace)	554,905 lbs.	0 12 1/2	69,363
do (fumé et en boîtes)	74,620 "	0 15	11,193
Maquereau	115,631 brls.	14 00	1,618,834
do	50,500 boîtes.	0 12	6,060
Hareng	168,513 brls.	4 00	674,052
do (fumé)	34,302 boîtes.	0 25	8,576
Gaspereau	11,712 brls.	3 00	35,136
Morne	525,249 qtx.	4 25	2,232,308
Langues et noues de morue	308 brls.	7 00	2,156
Merlan	24,099 qtx.	3 00	72,297
Merluce	89,264 "	3 00	267,642
Flétan	4,643 brls.	5 00	23,515
A reporter			

O.

donnant le nombre d'hommes et de filets employés, le produit des différentes des produits pêchés.

Merlangue—quintaux.	Merluce—quintaux.	Flétan—lbs.	Haddock—Nombre.	Alose—brls.	Achigan—lbs.	Truite—lbs.	Eperlan—lbs.	Anguilles—brls.	Huitres—brls.	Homard—boîtes.	Huile de poisson—gallons.	Guano de poisson—ton.	Poisson employé comme engrais—brls.	Valeur
1000	1050	24000		1100		600	1500	2	25		75			\$ 61446
350				1250			2500							29900
				978										14269
75				405							300			21361
528	5450	20000		5	2000	2000	11200				6725			42154
10225		155850	40000	50			1000	35			37395			177526
2540	1772	39140		3			2160	85			33975			377655
	12985									1444	65000			74709
2256				270						92000	32309			258728
3890	11560	72860		66			12000	5		419610	62221	118	700	758277
2340	7760	327244					5000	21		1565000	52320			1390867
								7	100					32730
	1200						20000	20	40		2400			85453
285	800	209500					15000	165		200004	38260			668572
610	32040	45800		10			4600	333	30	144000	37260	30		602520
	8557	34200					16200	138	5		12860			198465
	500										12050			214572
	5540							205			21269			307649
24099	89214	928594	40000	3867	2000	2600	88660	1016	200	2422058	414419	118	730	\$6016835

de la Nouvelle-Ecosse pour l'année 1872.

ESPECES DE POISSON.	QUANTITÉ.	TAUX.	VALEUR.
Report		\$ cts.	\$
Haddock	40,000 poiss'n	0 12	4,800
Alose	3,887 brls.	8 00	30,936
Homard	2,422,058 boîtes.	0 25	605,514
Achigan	10 brls.	4 25	42
Truite	13 "	9 00	117
Eperlan	443 "	4 25	1,883
Anguille	1,016 "	17 00	17,272
Huitres	200 "	3 00	600
Huile de poisson	414,419 q'lls.	0 65	269,372
Poisson (pour engrais)	700 brls.	0 25	175
Poisson (guano)	118 ton'w.	15 00	1,770
			6,016,835

ANNEXE

STATISTIQUE des pêches de la Province du Nouv.-Brunswick pour l'année 1872, pêches et la valeur

COMTÉS.	Nombre d'hommes.	No. de réts et seines.	Valeur des bateaux et matériel de pêche	Saumon—brls.	Saumon frais, dans la glace—lbs.	Saumon fumé et en boîtes—lbs.	Maquereau—brls.	Maquereau—boîtes.	Hareng—brls.	Hareng fumé—boîtes.	Gaspereau—brls.	Morue—quintaux.	Langues et noues de morue—brls.	Merlangue—qtx.
Restigouche.....	75	61	\$ 7736	18	4400	165070								
Gloucester.....	2332	1490	144116		11188	65000	1194	2000	45122		3510	59254	1494	
Northumberland.....	869	2044	61237	22	310341	226959	10	21180	5153		1069	880	126	
Kent.....	1130		5155		199600	24960	745	10500	3901		1322	2126	500	870
Westmorland et Albert.....	190	402	4775	106	21320		100		1110	800	100	50		45
Carleton.....	155	85	670		12670									
York.....	120	120	5000	480	20220						100			
Kings, Queens et Sunbury.....	19	23	710		1145						280			
St. Jean.....	710	1513	84440		407100	4100			4150		16550		1360	
Charlotte.....	1228	2604	179048		704				29962	571343	65	19111	4829	17616
Total.....	6808	8342	492387	626	988688	486089	2049	33680	89398	572143	22996	81421	6949	19931

RECAPITULATION du produit et de la valeur des pêcheries

ESPÈCES DE POISSON.	QUANTITÉ.	TAUX.	VALEUR.
Saumon.....	626 brls.	\$ cts.	\$
do (frais dans la glace).....	988,688 lbs.	18 00	11,268
do (fumé et en boîtes).....	486,089 "	0 12½	123,586
Maquereau.....	2,049 brls.	0 15	72,913
do.....	33,680 boîtes.	14 00	28,686
Hareng.....	89,398 brls.	0 12	4,042
do (fumé).....	572,143 boîtes.	4 00	357,592
Gaspereau.....	22,996 brls.	0 25	143,036
Morue.....	81,421 qtx.	3 00	68,988
Langues et noues de morue.....	6,949 brls.	4 25	346,039
Merlangue.....	19,931 qtx.	7 00	48,643
Merluce.....	37,442 "	3 00	59,793
Flétan.....	443 brls.	3 00	112,326
		5 00	2,215
A reporter.....			

P.

donnant le nombre d'hommes et de filets employés, le produit des différentes des produits pêchés.

Merluce.	Flétan—lbs.	Haddock—qtx.	Alose—brls.	Achigan—brls.	Truite—lbs.	Eperlan—brls.	Anguille—brls.	Huitres—brls.	Homard—boîtes.	Huile de poisson—gallons.	Guano de poisson—ton.	Poisson employé comme engrais—brls.	Valeur.
750	78040		169	25350	4000	150000	40		24000			250	\$ cts.
390			25	128637	530	6000	126	342	69164	280		17957	35745 00
480			6	53900	5500	295000	50	7215	433388	1978		700	730251 00
													129428 00
52			1745		4000	34000	413	75					216225 00
			25	1200	600		500			75			33574 00
			300	5000	10000	2000	50						10336 00
			9	800									15316 00
1510	2850		860	2160	1200		2500						1072 00
34310	7750	1190	1			500			135933	55589	620	875	175909 00
37442	88640	1190	3071	217047	58230	495500	7944	24620	1055485	81715	620	19782	617603 00

de la province du Nouveau-Brunswick pour l'année 1872.

ESPÈCES DE POISSON.	QUANTITÉ.	TAUX.	VALEUR.
Report.....		\$ cts.	\$
Haddock.....	1,190 qtx.	3 25	3,868
Alose.....	3,071 brls.	8 00	24,568
Homard.....	1,055,485 boîtes.	25	263,871
Achigan.....	1,085 brls.	4 25	4,611
Truite.....	291 "	9 00	2,619
Eperlan.....	2,477 "	4 25	10,527
Anguille.....	7,944 "	17 00	135,048
Huitres.....	24,620 "	3 00	73,860
Huile de poisson.....	81,715 gall.	0 65	53,115
Poisson (pour engrais).....	19,782 brls.	0 25	4,945
Poisson (guano).....	620 tons.	15 00	9,300
			1,965,450

ANNEXE Q.

EXTRAIT D'UN RAPPORT OFFICIEL SUR LA COLOMBIE BRITANNIQUE PAR L'HON. H. L. LANGEVIN, C. B., MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS, 1872.

LES PÊCHERIES DE LA COLOMBIE BRITANNIQUE.

Les pêcheries de la Colombie sont peut-être les plus riches qu'il y ait au monde, mais elles n'ont été que très-peu exploitées. La fièvre de l'or a porté les immigrants vers les terres aurifères, leur faisant négliger, pour beaucoup d'entre eux, une mine bien plus riche, et bien plus sûre, que celle qu'ils allaient chercher si loin, et au prix de tant de labeurs et de fatigues. Aujourd'hui, les choses commencent à changer; on porte un peu son attention du côté des pêcheries, sans négliger pour cela les terres aurifères; néanmoins, ces pêcheries ont besoin de nouveaux arrivants pour les développer convenablement. La population actuelle a ses occupations ordinaires, et ne peut donner à cette nouvelle carrière qu'une partie peu importante de son temps. On en peut juger par le fait qu'il n'y a réellement que deux grands établissements de pêche,—l'un, une pêche à saumon sous la direction du capitaine Stamp, qui exporte pour la première fois du saumon dans des boîtes en fer blanc; l'autre, une pêche à la baleine, dans le golfe de Géorgie. J'ai vu l'un de ces baleiniers, le *Byzantium*, dans Deep Bay. C'est un brick anglais, commandé par le capitaine Calhoun, et à son bord se trouvait le capitaine Roys, inventeur d'une balle explosible, dont on se sert pour chasser la baleine, et qui, en pénétrant dans ce monstre marin, éclate et fait ouvrir un harpon. La première baleine tuée de cette manière, le fut en 1868. En 1869 et 1870, cette compagnie se servait d'un petit bateau à vapeur, et le succès de l'an dernier l'a engagé à y consacrer un brick de 179 tonneau, monté par 20 hommes. Le capitaine Calhoun se plaignait d'avoir à payer des droits élevés sur presque tous les objets nécessaires à la pêche. Cet obstacle au succès de cette industrie devra disparaître bientôt par la substitution du tarif canadien au tarif de la Colombie Britannique.

On m'a assuré que si cette expédition a du succès, il y a, dans nos eaux du Pacifique, place pour au moins cinquante expéditions du même genre. Je vois, depuis mon retour, que la goélette baleinière, *Industry*, venait d'arriver à Victoria, avec 400 barils, ou environ 10,000 gallons d'huile, après avoir été seulement cinq semaines absente. Une des baleines tuées par cette expédition était longue de 66 pieds, et fournira certainement près de 70 barils d'huile.

Le livre bleu de 1870 contient à ce sujet ce qui suit :

“Durant l'année il y a eu trois compagnies qui ont fait la pêche à la baleine; depuis, l'une d'elle a fait faillite. Il a été tué trente-deux baleines qui ont rapporté 25,800 gallons d'huile valant 50 centins le gallon. Il y a eu un bateau avec des embarcations et deux stations avec des embarcations employant tout ensemble 49 manœuvres. La capital placé dans cette industrie se montait à environ \$20,000.

“La pêche au chien de mer (*dog fish*) atteint une importance plus considérable encore que celle de la baleine. 50,000 gallons d'huile de chien de mer ont été recueillis; elle vaut 40 centins le gallon. Cette industrie prend de grands développements.”

D'un autre côté, j'ai obtenu les renseignements suivants pour 1871 :

“ Il y a actuellement trois expéditions baleinières qui poursuivent leurs opérations dans les eaux de la Colombie Britannique, savoir :—

“ 1o. La compagnie baleinière de la Colombie Britannique, qui possède une goëlette, la “*Kate*,” de 70 tonneaux ; coût de l'équipement \$15,000. Elle a déjà recueilli 20,000 gallons d'huile et elle compte sur 10,000 de plus. Ici la valeur de l'huile est de 37 centins le gallon. En Angleterre, elle vaut £35 la tonne de 252 gallons. Cette compagnie a, de plus, recueilli 50,000 gallons d'huile de chien de mer (*dog fish*), valant ici 37 centins le gallon, et 55 centins en Californie et £35 la tonne en Angleterre.

“ 2o. Le brigantin “*Byzantium*” de 179 tonneaux, frais d'équipement \$20,000. On ne connaît pas le résultat de sa pêche pendant l'année.

“ 3o. Le steamer “*Emma*” et la goëlette “*Industry*,” frais d'équipement \$10,000. Cette expédition a recueilli 15,000 gallons d'huile.

“ Cette côte, au dire d'un vieux baleinier de Providence, est un des meilleurs postes au monde pour la pêche à la baleine. L'on attire particulièrement l'attention publique sur la valeur de l'huile de chien de mer et la facilité avec laquelle se fait la pêche de ce poisson ; aujourd'hui c'est une entreprise plus lucrative même que celle de la pêche à la baleine.”

Le saumon de la Colombie est excessivement nombreux et une des plus grandes richesses du pays. Il se vend bien bon marché,—cinq centins la livre, à Victoria, et entre pour beaucoup dans la nourriture des Indiens. Il y en a cinq espèces, dont la description se trouve à l'annexe U., qui est un extrait de la brochure du Révérend Dr. Brown, sur la Colombie Britannique.

DÉTAILS RELATIFS AUX PÊCHERIES.

Cette branche d'industrie, étant si peu développée, j'ai obtenu d'un homme en position de me donner, par ses études, des renseignements exacts sur ce sujet, un mémoire qui, quoique court, donnera plus de détails qu'il m'eût été possible d'en obtenir dans les documents officiels. Le voici :—

“ Lorsqu'il est question des pêcheries de la Colombie Britannique, l'on semble porté à croire qu'il s'agit de quelque chose qui n'a pas d'existence. A part une légère tentative faite dans le but de mettre le saumon dans les boîtes de ferblanc, sur la rivière Fraser, et deux ou trois expéditions baleinières qui ont duré quelques années, rien n'a vraiment été fait pour développer les immenses ressources des pêcheries de cette province. Je vais donc vous donner la liste des poissons que l'on trouve ici en grande quantité, ainsi qu'une brève description des localités où ils abondent et de la valeur commerciale de chaque catégorie, le tout accompagné de certaines observations propres à jeter du jour sur la question.

“ Description des poissons que l'on trouve dans la Colombie Britannique et l'Île de Vancouver :—la baleine, l'esturgeon, le saumon, le houlican, la morue, le hareng, le flétan, la sardine, les huîtres, la morue rayée et le chien de mer.

“ Il n'existe pas de loi relative aux pêcheries dans la Colombie Britannique. La pêche se fait toute l'année sans aucune restriction. Cet état de choses convient parfaitement à un pays nouveau et dont la population est aussi disséminée. Etablir des saisons de prohibition, serait tout simplement compromettre les intérêts de la province, non-seulement pour le moment, mais pour bien des années à venir.

“ Il est tout-à-fait impossible de donner une estimation, même approximative, des produits des pêcheries pendant les dix dernières années, vu qu'il n'existe pas de statistiques à ce sujet.

“ Il n'y a pas de loi locale qui défende aux Américains de faire la pêche dans nos eaux.

“ *Baleine*.—Il m'est impossible de dire si les baleines sont à sperme ou à quel genre elles appartiennent : qu'il me suffise de déclarer qu'un entreprise commencée il y a environ trois ans, au dire de tous (l'on n'a pu obtenir de rapport officiel de cette compagnie), a très-bien réussi. Il n'y a pas de doute que c'est une spéculation profitable, sans quoi il y a longtemps qu'on l'aurait abandonnée ; la quantité d'huile recueillie, prouve d'ailleurs surabondamment que la compagnie trouve facilement des baleines. Je suis convaincu que si cette

“branche d'industrie était exploitée par des gens experts, la province pourrait compter sur une nouvelle source de richesse inconnue jusque là.

“*L'Esturgeon* abonde dans les rivières et les estuaires de la Colombie Britannique. Ce poisson se prend très-facilement. Il atteint des dimensions colossales, et pèse souvent plus de 500 livres. La chair en est excellente, tant fraîche que fumée. Je ne crois pas que l'on ait encore songé à exporter ce poisson sur les marchés. Ce qui fait sa valeur commerciale est ce c'est avec ce poisson que l'on fabrique l'ichthyocolle et le caviar. Je ne sache pas que l'on ait jamais entrepris de fabriquer de l'ichthyocolle en ce pays, mais l'on y a fait du caviar d'excellente qualité. Je suis porté à croire qu'actuellement il n'y a pas une personne dans la province capable de fabriquer l'ichthyocolle, ressource complètement perdue pour la colonie.

“*Saumon*.—Le saumon des eaux de la Colombie Britannique est d'une excellente qualité, d'espèce variée et très-abondant. Dans les rivières qu'il hante jusqu'à leurs bassins supérieurs, on le prend au moyen d'une seine dans les eaux profondes et d'un filet dans les rapides. En mer, on le prend généralement à la ligne; à certaines saisons on peut, par ce dernier mode, en remplir un canot dans une journée. Le saumon de la rivière Fraser a une réputation justement acquise. On le consomme à l'état frais, salé, saumuré, fumé et tranché; pour l'exportation on le met, salé, dans des barils, et frais, dans des boîtes de fer blanc de une à deux livres; il n'y a que depuis trois ans que l'on pratique ce dernier mode. L'article ainsi produit est de la meilleure qualité et indubitablement que l'exportation s'en fera en grand dès qu'il sera mieux connu sur les marchés. D'après les indications, la pêche au saumon semblerait incuisable.

“*Houlican*.—Ce petit poisson, à peu près de la grosseur de l'éperlan, fréquente les rivières de la Colombie Britannique et certains estuaires de la côte, vers la fin d'avril. Il y séjourne pendant environ trois semaines, durant lesquelles on peut le prendre par millions.

“Frais, c'est un excellent poisson et il est délicieux salé ou fumé. Ce poisson produit en abondance de l'huile pure et d'excellente qualité qui, de l'avis d'un grand nombre, devra éventuellement remplacer l'huile de foie de morue. Ce poisson est pris au moyen d'une perche d'environ dix pieds de long; à l'extrémité de cette perche, sur un espace de cinq pieds, et à une distance d'environ un pouce et demi, sont disposés des clous comme les dents d'un peigne. Le peigne est prestement lancé à l'eau, retourné vivement avec la main, et, à chaque coup, il rapporte trois ou quatre poissons empalés sur les dents de l'outil. J'ai vu remplir un canot de ce poisson, dans l'espace de deux heures, par une couple de pêcheurs.

“*Morue*.—On trouve plusieurs espèces de morue dans les eaux de la Colombie Britannique qui sont d'excellente qualité, tant à l'état frais que salé. L'on a souvent prétendu mais j'ignore avec quel degré de vérité, que la véritable morue se trouve sur cette côte; C'est là une assertion qui reste à prouver.

“*Hareng*.—Ce poisson abonde aussi pendant les mois d'hiver et est d'une excellente qualité. On en fait un grand usage dans la province, à l'état frais et fumé, mais on n'a pas encore songé à l'exporter.

“*Flétans*.—On voit très-fréquemment des bancs de flétans dans les eaux intérieures de cette province. Ce poisson atteint des dimensions énormes et on le prend au moyen de grandes lignes jetées en eau profonde. On n'en fait usage que dans la province. C'est un poisson de choix, tant la chair en est excellente.

“*Sardines*.—Elles se trouvent toujours mêlées au hareng. Je ne saurais dire précisément si c'est là le poisson connu sous cette désignation dans le commerce ni en quelle quantité il existe; la chair en est ferme et d'une saveur esquisse.

“*Anchois*.—Sous le rapport de l'abondance, ce poisson vient après le houlican; en automne, il hante en grand nombre les havres et les anses et on le prend sans difficulté. A l'état frais, la saveur en est quelque peu amère.

“*Morue rayée*.—Ce poisson, appelé “maquereau” dans le pays, bien qu'il ne lui ressemble pas, est excellent, tant frais que salé. On le prend pendant les mois d'hiver; à l'état fumé c'est un mets délicieux pour le déjeuner. Je suis convaincu que le jour n'est

“ pas éloigné où l'on exportera en grand ce poisson aux ports méridionaux de l'Amérique où il est très recherché à l'état fainé ou salé.

“ *Chiens de mer.*— Cette espèce de poisson se prend très-facilement à la ligne dans presque toutes les baies et les anes de cette province. On en extrait en abondance une huile d'une bien grande valeur. Elle est préparé en grande quantité par les Indiens et exportée.

“ *Huîtres.*— On en trouve dans toutes les parties de la province. Bien que petites, elles ont une saveur délicate et sont d'une excellente qualité. Quand le jour sera venu où l'on formera de véritables bancs d'huîtres et qu'on les cultivera avec soin, il est hors de doute qu'il s'en fera une grande exportation à l'état frais et dans des boîtes de ferblanc. Il se fait une grande consommation d'huîtres en boîtes sur le littoral du Pacifique.”

EXTRAIT DE LA BROCHURE DU RÉVÉREND M. C. LUNDIN BROWN, SUR LA COLOMBIE BRITANNIQUE, 1863.

Il n'est pas de côtes ou de rivières qui soient plus riches en poissons que celles de la Colombie Britannique.

Le nombre et les espèces en sont si variés que pour connaître leurs mœurs, il faudrait presque en faire l'étude de sa vie.

Le premier poisson qui visite nos rives est le harong qui arrive par bancs dans nos havres au mois de mars.

Celui que l'on prend à Burrard Inlet, est petit, mais d'excellente qualité.

L'on en trouve de plus gros et d'aussi bonne qualité que ceux de la mer, dans le golfe de Georgie, mais il faut une grande habileté pour les prendre.

Ensuite, au mois d'avril, apparaît le célèbre houlican. Des millions de ce poisson se pressent à l'embouchure de la rivière, et son arrivée est annoncée par des volées de goélands qu'on aperçoit au-dessus des bancs, gattant l'occasion de sair leur proie et faisant retentir de leurs cris aigus les régions d'ordinaire si tranquilles du Fraser.

Le houlican ressemble à l'éperlan, mais il est un peu plus gros et a un goût délicieux. Il est si huileux que l'on assure que celui que l'on prend au nord peut brûler comme une chandelle.

Il est hors de doute que ce poisson ferait d'excellente sardine que l'on pourrait conserver dans sa propre huile.

Le saumon fait son apparition dans la rivière dès le mois de mars, et espèces après espèces continuent d'arriver jusqu'en octobre, alors que les derniers venus se réunissent pendant quelque temps à leurs devanciers.

On peut compter bien plus sûrement sur l'apparition périodique de chaque espèce de saumon dans cette rivière que sur les côtes et les îles.

L'espèce la plus importante, le saumon argenté ou de printemps, ne manque jamais de faire son apparition. Il est impossible de dire combien il y en a d'espèces.

Dans le cours de l'été de 1861, cinq ou six espèces différentes remontèrent le Fraser à une plus ou moins grande distance de son embouchure.

Un grand nombre de ces espèces (surtout le saumon argenté et le saumon à museau recourbé) remontent la rivière à une distance de mille milles, et pénètrent même dans les cours d'eau sur les versants des Montagnes Rocheuses. Ils voyagent avec une rapidité telle qu'il est fréquemment arrivé qu'on les ait vus atteindre Lillouet dix jours après leur apparition à l'embouchure de la rivière.

Grand nombre d'entre eux périssent dans ces longs voyages; amaigris et épuisés de fatigue, ils ne s'arrêtent ni ne retournent, mais ils remontent, remontent toujours, luttant contre la force du courant jusqu'à ce que, n'en pouvant plus, ils aillent s'échouer sur la rive pour mourir.

Leur grand but est de propager l'espèce, et l'instinct les pousse à déposer leur frai dans les sources mêmes des cours d'eau; de cette manière, ils accomplissent es dessous de la Providence en apportant la nourriture à des milliers d'être humains dans l'intérieur.

Le saumon argenté ou de printemps fait sa première apparition dans la rivière, en mars ou au commencement d'avril; il est très-abondant en juin, et vers la première partie de juillet il a presque tout remonté la rivière.

C'est un superbe poisson, pesant de 4 à 20 livres ; l'on en a pris qui pesaient 72 livres. Celui qui a été envoyé à l'Exposition de 1862 pesait 40 livres.

La plus grande partie de ceux qui arrivent les premiers sont rouges ; les suivants sont rouges et blancs (la chair du dos au-dessus des flancs, rouge, le ventre blanc), les derniers sont presque tous blancs.

Ce poisson est facilement mariné et atteint de bons prix sur le marché.

La deuxième espèce fait son apparition en juin et continue d'arriver jusqu'au mois d'août ; c'est un poisson de petite taille, mais fort beau, dos vert, ventre blanc, chair rouge, pesant de 5 à 6 livres ; on le marine facilement et, sur le marché, il atteint le prix le plus élevé. La troisième espèce, qui apparaît au mois d'août, pèse, en moyenne, 7 livres ; c'est également un poisson fort délicat.

Vient ensuite le saumon à bosse qui apparaît à tous les deux ans dans le mois d'août, et prolonge son séjour jusqu'à l'hiver : il pèse six livres, quelquefois 14 livres. Le mâle est bossu ou plutôt a le dos arqué ; sa mâchoire supérieure est recourbée ; son dos est recouvert d'une peau et son ventre de petites écailles. Ce poisson, à l'état mariné, n'est guère recherché, mais, séché ou fumé, il est assez bon.

La cinquième espèce est le saumon à museau recourbé, animal hideux qui pèse de 12 à 15 livres, mais on en trouve de 45 livres. Sa chair est blanche ; la femelle n'a ni le museau extraordinaire, ni les dents qui sont les signes caractéristiques du mâle ; sa chair n'est pas mangeable.

L'éperlan fait son apparition dans le bas de la rivière Fraser, de bonne heure le printemps, et après avoir déposé son frai, il retourne à la mer.

On prend, sur le bas de la rivière Fraser, d'excellente truite pesant de 7 à 8 livres ; une autre espèce, mais plus petite, pesant de 3 à 5 livres, abonde dans ses tributaires.

Tout récemment l'on a pris 20 truites de montagne dans un cours d'eau près de Hope ; en somme elles pesaient 146 livres ; deux d'entre elles pesaient 11 livres chacune. Dans la plupart des lacs et des ruisseaux on trouve de la truite de différentes espèces.

L'esturgeon abonde dans les rivières et les lacs tout le long de l'année ; on en a pris jusqu'au lac Fraser et près des Montagnes Rocheuses. L'hiver, il recherche l'eau profonde et parfois il retourne à la mer pour revenir au printemps.

Il pèse de 100 à 500 livres et plus même. La femelle est plus grosse que le mâle ; comme elle vit toujours en eau profonde, on la prend rarement ; de là provient la faible quantité de caviar fabriquée de ses œufs qu'elle produit en abondance. Récemment on en a extrait un minot du ventre d'une de ces femelles prises dans la rivière Fraser.

Cuite à point, la chair de l'esturgeon est excellente.

L'on croit qu'il existe de très-grands bancs de morue dans le golfe de Georgie.

Dans les mers du nord la baleine et le loup-marin (phoque) abondent.

De fait, l'étendue et la variété des pêcheries de la Colombie Britannique sont étonnantes.

Les huîtres abondent à Burrard Inlet ; elles ont une saveur exquise mais elles sont petites ; avec bien peu de soin, en les transplantant et en les nourrissant, elles égaleraient bien vite celles d'Angleterre qui sont si vantées.

Il est évident que, dans ses pêcheries, la Colombie Britannique possède une source immense de richesses.

Ses innombrables variétés de saumons, pour ne parler que de ce poisson, devrout un jour constituer l'un des plus importants articles d'exportation.

Malheureusement, personne encore n'a songé à exploiter cette industrie.

Ici comme ailleurs, ce sont les capitaux qui manquent.

La salaison du poisson est un travail qui demande des soins et du temps.

Mais avant longtemps il devra nous arriver des hommes pratiques possédant suffisamment de capitaux pour donner un élan à cette branche de l'industrie ; quant aux marchés, il n'en manquera pas, entre autres celui de la Californie, que ses rivières ne peuvent approvisionner de tout le saumon nécessaire à sa consommation. On peut aussi sans crainte affirmer, qu'avant peu la colonie sera en mesure d'exporter son poisson aux Iles Sandwich, en Australie, à la Nouvelle-Zélande, et peut-être en Angleterre même.

ANNEXE R.

EXTRAIT D'UN ESSAI AYANT REMPORTÉ LE PRIX OFFERT PAR LE GOUVERNEMENT,

PAR ALOXARDEZ C. ANDERSON 1872.

PRODUITS NATURELS.—POISSON

Ainsi qu'on peut se l'imaginer d'après l'énorme étendue de la côte et la vaste superficie des eaux de l'intérieur, le poisson entre pour beaucoup dans l'examen des ressources de la Colombie Britannique. Cependant, de toutes les espèces qui fréquentent les rivières intérieures, le saumon est le plus important; et comme il demande une plus longue exquise que les autres, nous le garderons pour le dernier. Ensuite, les espèces de truites; et à défaut d'une nomenclature plus appropriée, elles seront dans la plupart des cas distinguées sous les noms indigènes, prenant ceux des Tâcully du haut de la rivière Fraser, qui sont plus familiers à l'auteur.

La *Peet* est une truite à chair rouge qui fréquente les plus grands lacs, tels que ceux de Stuart et de Fraser. Elle atteint une bonne longueur et excède souvent 20 livres; on me dit même que dans quelques endroits elle pèse jusqu'à 40 livres, quoique je n'en aie jamais vu par moi-même d'aussi grosse. On la prend ordinairement à l'hameçon amorcé de petit poisson, pendant la saison où les rivières ne sont pas couvertes de glace. Au commencement du printemps, les indigènes l'attrapent en pratiquant dans la glace des ouvertures qu'ils recouvrent avec des branches de sapin pour empêcher la lumière de pénétrer à l'intérieur. De cette manière, attirée par une amorce, elle est promptement surprise et dardée.

La *Shâ-pai* est une espèce, en tout semblable à la dernière, mais elle en diffère sous le rapport de l'apparence; sa peau est marquée de légères taches de couleur orange et sa chair a une teinte jaunâtre.

La *Peet-yax*, ou truite saumonée, ressemble généralement à celle que l'on prend ailleurs. Il y a cependant plusieurs espèces qui diffèrent entr'elles par les dimensions, la qualité et l'apparence, selon l'endroit où elles se tiennent.

Le *Talo-yâz*, c'est-à-dire petit saumon, est une espèce particulière de truite, d'une excellente qualité, restreinte à certains lacs du district supérieur, et j'ai trouvé, dans le grand lac Okinâgan une pièce d'eau qui abondait en saumons de la plus grosse espèce.

A part l'hameçon et le dard, on se sert aussi de rêts pour prendre les différentes espèces de truites à mesure que ce poisson passe des lacs dans les rivières pour y déposer son frai. Le filet-maille, tendu dans des positions favorables, est aussi employé pour les variétés plus petites. La mouche artificielle et la cuillère, que les amateurs de pêche variaient, étaient naturellement inconnus ces pêcheurs indigènes dont j'ai fait connaître les moyens.

Le poisson blanc (*Coregonus Alb.*), que plusieurs regardent comme le prince des poissons d'eau douce et qu'on trouve généralement d'un bout du continent à l'autre, se trouve dans la plupart des lacs de la partie supérieure de la Colombie Britannique. Il varie beaucoup en dimensions non moins qu'en qualité dans différents endroits, et cette variation provient sans aucun doute de la nature de leur nourriture. Ainsi, par exemple, le poisson produit dans le lac Fraser, quoique pas plus grand, est d'une qualité bien supérieure à celui du lac Stuart, qui est voisin; tandis que le poisson du plus petit lac Yeka, qui se trouve dans le bassin situé entre le lac précédent et Babine, est supérieur aux deux. Il y a encore un autre poisson qui surpasse tous ceux-là; il se trouve dans un petit lac près du Fort Jasper, sur l'Athabaska, un peu plus en dehors de la frontière nord de la province. Le poisson blanc de la Colombie Britannique ne pèse probablement, en moyenne, que deux à trois livres; ailleurs, dans les rivières à l'est des Montagnes Rocheuses, il est beaucoup plus gros.

La loche (*Gallus Barbatula*), aussi appelée "morue d'eau douce," se trouve commu

nément dans les lacs et rivières. Son foie, comme celui de la véritable morue, est le seul ou le principal dépôt de sa gr. isse. En somme, c'est un poisson bien peu prisé.

Le brochet ou *jack-fish*, commun sur le côté oriental des Montagnes Rocheuses, ne se trouve pas dans les eaux de la Colombie Britannique, et je n'ai pas besoin d'ajouter que son absence n'est point regrettée.

Il y a un nombre immense de carpes de plusieurs variétés. Ce poisson, quand il entre des lacs dans les cours d'eau pour le frai qui commence au mois d'avril, est pris par les indigènes au moyen de rêts et séché au soleil en grandes quantités.

L'esturgeon de la Colombie Britannique (*l'Acipenser transmontanus* de Richardson) diffère énormément sous tous les rapports de l'esturgeon commun de l'Atlantique (*A. Sturio.*) Ce magnifique poisson se trouve également dans les rivières Columbia et Fraser, mais il ne pénètre pas par la première jusqu'aux frontières de la Colombie Britannique; il est apparemment arrêté par la chute de la Chaudière à Colville, endroit près duquel on sait que quelques-uns sont parvenus. Le poisson paraît au commencement du printemps dans la rivière Fraser, à la suite des bancs d'un certain petit poisson appelé par les indigènes *Oola-han* qui se rend dans les parties inférieures pour frayer. L'esturgeon occidental atteint des dimensions énormes; dans les parties supérieures de la rivière Fraser, en amont des lacs Stuart et Fraser, on en a pris qui pesaient jusqu'à sept ou huit cent livres. Il y a des raisons pour croire que ce poisson ne retourne pas toujours à la mer, mais que, trouvant une nourriture abondante dans les eaux supérieures, il y reste et s'y propage, fréquentant principalement le voisinage des deux lacs mentionnés plus haut et peut-être encore d'autres localités. Au contraire du saumon qui se détériore généralement à mesure qu'il remonte les cours d'eau, l'esturgeon s'améliore et est invariablement plus gras pris dans les eaux supérieures que dans le voisinage de la mer. Dans la partie inférieure de la rivière Fraser, les indigènes ont un moyen singulier, mais très efficace, pour prendre ce poisson. Un canot, monté par deux personnes, dont l'une n'a rien autre chose à faire que de tenir la légère embarcation en position, est laissé à la dérive le long du chenal le plus profond. Le pêcheur, assis à l'avant, est armé d'un bâton qu'on peut allonger à volonté et à l'extrémité duquel est lâchement fixé un harpon bardé attaché à une corde. Il sonde ainsi en tenant constamment la pointe de son arme à une courte distance du fond de l'eau. Le poisson, qui nage doucement en montant, est découvert par le toucher et frappé instantanément, il est ensuite promptement amené. Dans la partie supérieure de la rivière Fraser on emploie surtout l'amorce, mais dans les plus gros remous les rêts solides sont d'un très grand service. Au confluent des lacs Stuart et Fraser, près duquel sont situés les postes de la compagnie de la baie d'Hudson, on tend, durant le printemps et l'été, de grands rêts garnis de pieux dans lesquels on prend de temps à autre un poisson qui est d'autant plus apprécié qu'il est plus rare; parce que, quoique l'esturgeon atteigne dans ces parages les plus grandes dimensions, il est beaucoup plus rare que dans les parties inférieures de la rivière.

Le saumon qui entre dans la rivière Fraser est de variétés différentes; il fait successivement son apparition à plusieurs périodes depuis le commencement du printemps jusqu'à la fin de l'été. En règle générale, on peut dire que les premiers bancs contiennent le poisson le plus fort et le plus riche. Pour plus de clarté, je vais borner mes remarques à deux variétés principales, appelées par les sauvages de la partie inférieure *Sawquâi* et *Suck-Kâi* et par ceux de la partie supérieure *Kase* et *Tâ-lo*; je les distinguerai par ces deux derniers noms. Le premier, qui égale en dimensions et en qualité le gros saumon de l'Europe, entre dans la rivière Fraser au mois de mai; le second qui est un poisson beaucoup plus petit et pas aussi riche, arrive un mois ou plus après. Dans la partie inférieure de la rivière, les indigènes le prennent en grandes quantités au moyen de rêts allant à la dérive. Un peu plus haut, on emploie principalement les rêts assujétis à des pieux suspendus aux roches qui bordent les courants rapides; et en amont d'Alexandria, la tribu de Tâcully construit d'ingénieux rêts pour le prendre. Le *Kase* qui entre dans la rivière au mois de mai, comme nous l'avons dit, est pris à Alexandria au commencement de juillet, quoiqu'un banc, qui recherche un petit tributaire appelé le Nas-côh, passe en montant plus tôt. Le *Tâ-lo*, arrivant à Alexandria plus tard, n'atteint jamais le voisinage des lacs Stuart et Fraser avant la première semaine d'août et est précédé à une courte distance par le *Kase*.

A ceux qui connaissent les habitudes du saumon européen, il est inutile de mentionner que chaque banc, à mesure qu'il remonte, s'efforce avec une persévérance et un instinct qui ne se trompe pas, d'atteindre, pour frayer, l'endroit où il a été lui-même produit. On peut ainsi indiquer, à partir de la bifurcation du *Thle-et-leh* (Fort George) en montant, la marche du *Kase*, à part les petits bancs qui peuvent diverger sur la route jusqu'à leur frayère. A *Thle-et-leh* le grand banc se divise; un détachement remonte la division orientale ou Tête-jaune, le reste remonte la division occidentale ou Stuart jusqu'à la pointe appelée les fourches de Chinlac, à soixante milles en amont. Une autre subdivision se fait ici: une partie continue à remonter la division Stuart jusque près du lac Stuart, dans lequel, cependant, elle n'entre pas; l'autre détachement remonte la division du lac Fraser, tourne tout près de ce lac et continue sa marche jusqu'au grand tributaire qui s'y décharge, appelé le *Fejât-côh*, et dans lequel se trouvent ses frayères.

Le *Tâ-lo*, dont l'avant-garde atteint *Thle-et-leh* en compagnie de l'arrière-garde du *Kase* n'entre pas dans la division Tête-jaune, mais continue sans dévier jusqu'aux fourches de Chinlac plus haut mentionnées, où se fait une séparation. Un détachement, continuant à monter le bras du Stuart, passe par le lac Stuart pour se rendre au lac Tat-lâ; l'autre, suivant en montant l'autre bras, n'entre pas, comme le *Kase*, dans le *Nejêd-côh*, mais passant au lac Fraser, continue à travers ce lac et poursuit sa route par l'affluent vers le lac des Français, à l'extrémité intérieure de la côte et vis-à-vis de l'embouchure méridionale de la *Skeenâ*.

Ce mouvement, conduit par un instinct infailible, se poursuit d'année en année sans dévier; et quoique parfois il puisse arriver, pour des causes qu'on ne peut connaître, qu'à l'approvisionnement manque partiellement, les périodes ne varient que très peu et la régularité du système n'est jamais interrompue.

On trouvera dans l'annexe une courte esquisse de différentes autres variétés de saumons qui se rendent à la rivière Fraser et dont quelques-unes, divergeant en remontant le bras de la Thompson et autres tributaires, ne remontent pas jusqu'à la partie supérieure de la Fraser. Je vais maintenant noter une particularité qui, toute étrange qu'elle puisse paraître, distingue la majorité d'entr'elles des autres variétés du genre. Il ne paraît pas y avoir de doute sur le fait que les bancs qui se rendent aux plus petits cours d'eau débouchant sur la côte, retournent après avoir exercé leurs fonctions procréatives, à la mer, comme ailleurs. Je suis même porté à croire que les variétés qui se rendent aux petits tributaires de la Fraser inférieure et de la Colombia, accomplissent leur migration de la même manière. Mais en ce qui concerne le corps principal qui va au large de ces grandes rivières, on peut affirmer sans crainte qu'il ne retourne jamais à la mer. D'abord incrédule à l'endroit de cette assertion qui renversait toutes mes idées antérieures à ce sujet, ce n'est qu'après plusieurs années d'observations faites dans des circonstances qui semblent exclure toute possibilité d'erreur, que j'ai été forcé d'en arriver à la même conclusion. Sans plus augmenter mes notes en entrant dans le détail de ces observations, je puis répéter en toute confiance l'assertion que, la fonction du frai une fois finie, le poisson, luttant encore pour monter, meurt d'épuisement. Dans le bras principal ou méridional de la Fraser qui, comme je l'ai dit, n'est fréquenté que par la grande variété ou *Kase*, les plus forts de ces poissons vont jusqu'à la Cache de la Tête-jaune, à 7 ou 800 milles de l'Océan; là leur course est arrêtée par une chute à pic. Au pied de cette chute, et ailleurs en aval, la rivière pullule, pendant le mois de septembre, de poissons morts ou mourants. On y trouve, engourdi par l'épuisement, les fonctions du frai terminées, le saumon jadis brillant qu'on ne reconnaît plus que par sa forme générale; son nez usé jusqu'à l'os, sa queue et ses nageoires en lambeaux, sa chair elle-même dans un état de dépérissement, il flotte dans l'impuissance au milieu des remous, ou par un effort suprême lutte encore pour monter. Dans aucun cas on ne peut saisir la plus légère disposition à descendre; il tend toujours à monter jusqu'à ce qu'enfin il flotte, mourant, avec une myriade d'autres qui seront jetés sur la grève pour attirer à un banquet hideux la multitude des ours et autres animaux carnivores accourus des montagnes voisines. De la même manière périssent les autres bancs qui se trouvent au large des différentes rivières où ils étaient allés.

Comme mon intention n'est pas d'écrire un traité d'histoire naturelle, je dois me borner à des notes qui pourraient avoir des résultats pratiques utiles. Cependant, on me pardonnera si je me suis arrêté, en passant, sur un fait qui, par sa singularité seule, méritait d'être consigné. Avant de laisser cette partie de mon sujet, je dois fournir quelques notes qui donnent une idée du rendement, dans les années favorables, de la pêche au saumon sur la rivière

Fraser. En 1836, au poste du lac Fraser, il a été acheté et mis aux dépôts pour la consommation 36,000 saumon séchés; et dans d'autres postes, on en a mis des quantités proportionnées en réserve, indépendamment de la provision surabondante faite par les indigènes. Il est vrai que cette année là a été une année de grande abondance. Au Fort Langley (à une quinzaine de milles en amont de New Westminster) la compagnie de la baie d'Hudson en salait autrefois d'énormes quantités pour la consommation locale ainsi que pour l'exportation. Dans quelques saisons on s'en procurait ainsi deux à trois mille barils; on faisait le trafic du poisson avec les indigènes. Depuis quelques années des pêcheries privées ont été établies dans lesquelles, tous les ans, de grandes quantités de poissons sont salés; et récemment, pour mettre en boîtes le poisson destiné à l'exportation, un établissement s'est formé, qui promet les plus beaux résultats. Les principaux marchés d'écoulement sont l'Amérique du Sud, les Îles Sandwich et l'Australie.

Nous devons mentionner ici en passant que, quoique le saumon, de quelque variété particulière, soit commun, peut-être, à chaque cours d'eau qui descend des montagnes le long de la côte ainsi qu'aux nombreux tributaires de la rivière Fraser, on ne le trouve pas dans les eaux de la Colombie Britannique qui sont tributaires de la rivière la Paix, ou même des rivières qui coulent à l'est venant des Montagnes Rocheuses servant de frontière à cette Province. Aussi la rivière la Paix et son co-affluent du grand Mackenzie, l'Athabasca, de même que le Saskatchewan, manquent de ce poisson précieux. Avec les connaissances que nous avons sur les habitudes de ce poisson, il serait facile de l'introduire artificiellement dans ces rivières en y transportant le frai qu'on prendrait dans le bassin occidental; mais il pourrait se faire que l'extrême longueur des deux rivières en premier lieu mentionnées, du moins dans leur course vers l'océan, serait un obstacle insurmontable à leur propagation. Néanmoins, il est possible que cette tentative réussisse un jour à venir.

Un poisson très-précieux qui entre dans la rivière Fraser pour y frayer de bonne heure le printemps, c'est le *Thaléichthys* ou plutôt *Osmerus Richardsonii*—connu sur les lieux sous le nom de Ooláhan. Il paraît en bancs immenses et est pris soit avec le rêt-écpe, ou, comme le hareng sur les bords de la mer, avec le râteau. Cet appareil est tout simplement un long bâton léger, aplati dans une direction, de manière à passer rapidement dans l'eau, le bord tourné vers l'extrémité inférieure avec une rangée de dents vivement aguisées. Le pêcheur, une fois entré dans le banc, plonge plusieurs fois l'instrument dans l'eau en frappant rapidement, et transperce chaque fois plusieurs poissons. Il en fait en peu de temps une copieuse provision. L'Ooláhan est, de l'avis de la plupart des gens, un des plus délicieux produits de la mer. Plus petit que le hareng, il est d'un goût beaucoup plus délicat et si riche que, séché, il est inflammable. Ce poisson ne se trouve pas dans la rivière Fraser seulement, mais fréquente également le Nass, grand cours d'eau qui coule sur la frontière entre la Colombie Britannique et l'Alaska; un autre cours d'eau qui débouche dans le canal de Gardner, et probablement d'autres rivières le long de la côte. Ceux qu'on prend à l'embouchure du Nass sont d'une qualité plus riche même que ceux de la rivière Fraser. Les indigènes qui se réunissent là en grand nombre le printemps pour faire la pêche, sèchent non-seulement ce poisson en grandes quantités, mais extraient encore de l'huile fine qui est, pour eux-mêmes, un article de luxe, et en font la principale denrée de leur trafic avec les tribus de l'intérieur. Cette huile, d'une couleur blanchâtre, qui a presque la consistance du saindoux clair, est considérée par les médecins qui connaissent ses propriétés comme étant aussi efficace que l'huile de foie de morue, et l'on dit qu'elle a l'avantage d'être beaucoup plus agréable au goût. A part quelques vingtaines de barriques qu'on sale annuellement pour le commerce local et une certaine quantité qu'on prépare à la manière du hareng rouge, ce poisson n'a pas encore, que je sache, été préparé d'une manière systématique et n'est pas devenu un article d'exportation. Cependant, il ne peut pas y avoir de doute que quand il sera plus connu et convenablement préparé, il sera l'objet d'une grande demande à l'étranger.

Comme je l'ai déjà fait remarquer, les plus grands cours d'eau le long de la côte abondent en saumon. On doit noter spécialement, quoiqu'elles soient sans aucun doute égalées par plusieurs autres, la Skeenê, déjà mentionnée, qui se décharge à Port Essington, et la Bilwhoolâ, qui coule dans le bras Bentinck nord du détroit de Milbank. Les cours d'eau de moindre dimension que ceux-là pullulent pendant la saison d'une petite variété connue dans le nord sous le nom de *Squâg-gan*; inférieur en richesse au poisson plus gros, et par conséquent pas aussi susceptible d'être salé, il est cependant d'une excellente qualité.

Je dois signaler ici un trait particulier des habitudes du saumon de cette côte, ou du moins de ceux qui montent les rivières les plus considérables, comme la Colombia, la Fraser et autres,—c'est qu'à l'instar de ses congénères Européens, il ne mord pas à la mouche artificielle. Dans les anses qui entourent l'île de Vancouver et ailleurs, en mer, on le prend aisément, en toutes saisons, à la ligne ordinaire. Les pêcheurs du pays emploient d'ordinaire le hareng comme appât, mais les amateurs ont constaté que l'appât artificiel réussit aussi bien. On doit en conclure que le poisson occupe constamment les passages resserrés adjacents, selon toute probabilité, à sa frayère, jusqu'à ce qu'enfin il rentre dans les rivières pour y frayer; et admettant le fait, en apparence indubitable, que quelques variétés de saumon ne retournent jamais à la mer, il s'ensuit qu'il passe toute son existence dans ces retraites depuis le moment où le fretin descend les rivières jusqu'à ce qu'il remonte pour frayer, quelque soit l'intervalle qui s'écoule avant qu'il atteigne maturité. Le poisson d'hiver de pleine venue, pris dans ces localités est de qualité supérieure. Les dimensions varient suivant les localités. Dans le bras de Saanich, par exemple, un peu au nord de Victoria, le poids varie de quinze à trente livres et davantage, mais, il y a environ un mois, (en mars,) on lisait, dans le journal le *British Colonist*, qu'un saumon pris à l'appât dans le port extérieur de Victoria, avait été apporté sur le marché et pesait cinquante-cinq livres. Toutefois les saumons de cette dimension sont comparativement rares. Des observations répétées m'amènent à la conclusion que le hareng est l'aliment préféré du saumon. C'est le meilleur appât, et j'ai toujours trouvé un ou plusieurs harengs dans l'estomac des saumons de dimensions ordinaires, mais on y trouve aussi par fois des éperlans et des crevettes. J'ajouterai que le saumon, une fois qu'il est dans l'eau douce, refuse la mouche et tout autre appât; on ne peut constater par l'examen le plus minutieux des intestins du saumon pris dans les rivières, de quelle substance il se nourrit. On n'y discerne qu'une substance muqueuse, et l'on doit en conclure qu'à cette période, le saumon se nourrit d'animalcules infusoires dont il serait possible de définir la nature au moyen du microscope.

Mais je me suis assez longuement étendu sur ce sujet, et je dois signaler d'autres produits qui abondent dans ces eaux. Je parlerai d'abord du hareng. Ce poisson précieux arrive en nombre prodigieux, à l'époque du frai, au commencement du printemps dans les baies et anses du Golfe de Georgie et ailleurs, tout le long de la côte. On a pu voir du reste lorsqu'il s'est agi de L'Oolâ-ham que, d'après la manière dont les indigènes le prennent, le nombre doit en être incalculable. Son aspect est le même que celui du hareng de l'Europe, mais il est plus petit. A la période mentionnée, ce poisson est de qualité inférieure; mais quand on le prend en pleine venue, sur les bancs qu'il fréquente en permanence, il est de la même qualité que ses congénères des côtes de l'Atlantique. Cette observation s'applique du moins aux localités qui bordent le Golfe de Georgie, et je crois qu'elle est générale. Le frai adhèrent aux plantes marines ou à des branches jetées dans l'eau à cet effet, est recueilli en grandes quantités par les indigènes qui le font sécher et s'en servent comme d'aliment.

La morue prise dans les détroits est inférieure à la morue de l'Atlantique. On dit néanmoins que sur certains bancs situés plus au large, on trouve en abondance de la morue qui est presque ou même tout-à-fait de la même qualité que celle de l'Atlantique.

Sur cette côte, le fétan est de très belle qualité. Celui qu'on prend sur la côte extérieure de l'île de la Reine Charlotte, est surtout de très-grandes dimensions; souvent il pèse plus de 100 livres et, assez fréquemment, atteint le double de ce poids. Pris à l'hameçon, le fétan est séché en quantités considérables par les indigènes, spécialement sur la partie la plus septentrionale de la côte.

Je pourrais mentionner encore l'éperlan, la morue de roche, la plie, le merlan et une foule d'autres poissons que l'on trouve, dans la saison, sur les marchés de Victoria, où ils sont offerts en vente surtout par les pêcheurs Italiens qui semblent avoir le monopole de ce trafic. Les huîtres sont très abondantes, celles que l'on pêche à la drague près de Victoria sont petites mais très goûtées; plus au nord, dans le voisinage de Comox, on trouve des huîtres plus grosses. On trouve aussi en abondance des bucardes, des moules et autres coquillages. Il y a aussi des crabes et des crevettes, mais point de homards sauf une petite espèce qui

fréquente les ruisseaux d'eaux douces. Les poissons donnant de l'huile, comme le requin, le chien de mer, sont communs sur toute la côte. Ce dernier est très abondant et le nombre des hommes qui font cette pêche est considérable et pourra augmenter de beaucoup. Parmi les phocacés, le phoque ordinaire est le plus abondant; le loup-marin, le lion de mer, etc, se trouvent un peu plus au large.

La pêche de la baleine a récemment attiré l'attention publique, mais le succès n'a pas été très grand, faute, probablement, d'expérience. Sur la côte extérieure, les baleines de grandes dimensions sont nombreuses; les indigènes organisent des expéditions pour la pêche de ce cétacé et le harponnent par un procédé ingénieux qu'il serait trop long de décrire ici. Dans les eaux intérieures de l'archipel, le cachalot est très nombreux. Le cachalot donne de 30 à 40 barils d'huile, ou davantage, et jusqu'à présent les pêcheurs le prennent en se servant du fusil à harpon. Toutefois plusieurs cachalots s'échappent blessés. Ce système est contraire aux lois canadiennes et sera bientôt interdit, sans doute. Si la pêche de la baleine était bien organisée dans ces eaux, ce serait une nouvelle industrie précieuse pour les ressources du Canada.

ANNEXE S.

EXTRAIT DE L'ESQUISSE SUR LE NORD-OUEST DE L'AMÉRIQUE
PAR MGR. TACHÉ.

DES POISSONS.

La quatrième classe des animaux vertébrés est comparativement de beaucoup la plus pauvre ici. Des huit ordres qui la composent, quatre font absolument défaut. Quelques autres n'ont qu'une des familles qui les recrutent, plusieurs des familles n'ont qu'un genre, et le plus grand nombre des genres n'ont qu'une espèce. Ce peu de variété n'empêche pourtant pas les études ichthyologiques d'avoir ici aussi leur importance. La fécondité des espèces supplée jusqu'à un certain point à la stérilité de la classe. Nos lacs et quelques-unes de nos rivières sont comme des véritables viviers naturels, ou suivant l'expression de nos méris : "c'est le hangar du bon Dieu."

ACANTHOPTÉRYGIENS.

Le premier ordre de la série des poissons osseux, composé de ceux qui ont la dorsale épineuse, ne compte ici qu'une famille, les six autres faisant complètement défaut. Nous n'avons ni Rubans, ni Goprès, ni Labres non plus que les Socombres, Tons et Maquereaux. Les deux familles auxquelles se rattachent les Bandonnières et les Bouches-en-flûte, ne fréquentent point, non plus, les eaux de notre département. La seule famille de l'ordre, que nous possédions et que nous avons à examiner est celle des Percoides, qui compte ici six genres renfermant huit espèces.

Perche ou Perchaude—*Perca Flavescens*—The American Perch

Doré—*Lucioperca Americana*—The Horn Fish.

Crapet—*Pomotis Vulgaris*—The Northern Pomotis.

Joue cuirassée—*Cottus Cognatus*—The Bear Lake Bull-head.

“ “ du pôle—*Polaris*—The North Georgian Bull-head.

“ “ crapaud de mer—*Heyacornis*—The Six-horned Bull-head.

Epinoche—*Gasterosteus Concinnus*—The Finy Burustickle.

Malachigan—*Sciaena Richardsonii*—The Sheep's head.

De ces huit espèces quatre sont sans importance pour nous ; ce sont les Joux cuirassées et l'Epinoche. Les quatre autres, au contraire, nous sont d'un grand secours. Il est vrai que la perche et le crapet ne sont point généralement répandus ; en retour le doré se trouve dans presque tous nos lacs et rivières, et ajoute puissamment aux ressources alimentaires du pays.

Le Malachigan ne se rend pas sous les latitudes les plus élevées, il préfère la partie méridionale. Ce poisson comme les Maigres a la propriété de faire au fond de l'eau un bruit assez semblable au roulement du tambour entendu à distance. Sa chair est bonne et ressemble assez à celle du Turbot dont elle a la fermeté. Les eaux de la Rivière Rouge en nourrissent un grand nombre et nous sommes bien aise de les avoir.

MALACOPTÉRYGIENS ABDOMINAUX.

Cet ordre est le plus nombreux de la classe ; nous avons des sujets des cinq familles qui le composent.

I.—La famille des *Cyprins* nous donne ici cinq espèces différentes.

Brême—*Cyprinus Smith*—La Quesche.

Carpe Blanche—*Cyprinus Catastomus Hudsonius*.—Grey Sucker.

Carpe Rouge—*Cyprinus Catastomus Forsterianus* Red Sucker.

Piconou—*Cyprinus Catastomus Suevii*—Picconon.

Cyprin—*Cyprinus Leuciscus Gracilis*—Saskatchewan Dace.

On ne nomme point la carpe, sans donner aux habitants des autres pays, l'idée d'un bon et beau poisson. Ici, ce nom produit une impression toute différente. A mon arrivée dans le pays, je parlais avec éloge de la soupe à la carpe; un respectable vieillard qui n'avait jamais mangé de soupe à la carpe, mais qui croyait avoir trop mangé de la chair de carpe, ne voulait pas se ranger de mon opinion, ajoutant: "Vous avez beau dire, la carpe, ce n'est que de la carpe." Je ne compris pas tout d'abord la raison de ce mépris; plus tard, j'eus la facilité et le loisir d'en apprécier la cause. Quand on est réduit à un aliment unique; quand, par exemple, il faut pendant longtemps se contenter de carpe, de carpe bouillie dans l'eau qui l'a vu naître, sans sauce, ni sel, sans apprêt quelconque, vite on se dégoûte de ce poisson, et ce dégoût souvent répété, finit par inspirer comme une répulsion qui se réveille, tout naturellement, en entendant simplement le nom de l'animal. La tête de la carpe est, sans comparaison, meilleure que le corps, mais il en faut des têtes pour rassasier un appétit surexcité par le travail ou la fatigue, et on se lasse assez vite de sucer tous ces osselets. Toutes les espèces de ce genre abondent dans le pays, surtout la carpe blanche et la carpe rouge. Ce poisson fraie au mois de juin, et plusieurs semaines avant cette époque, on les voit et on les tue en nombres très considérables. A la fin de cette période, surtout là où l'eau des rivières est basse sur un lit de pierre, ils se réunissent en si grande quantité, qu'en apercevant leur dorsale, au niveau de l'eau, on les croirait accolés artificiellement les uns aux autres, on en tue à coups de bâton.

On comprend assez que dans ces circonstances le jeûne absolu est impossible pour les sauvages qui, sans exception, considèrent comme un jeûne la nécessité de se nourrir exclusivement de carpes. Les Montagnais aiment beaucoup les yeux crus de ce poisson, ils les arrachent et les dévorent à mesure qu'ils se saisissent du poisson lui-même. La vitalité de la carpe est prodigieuse au point que certains traits, à l'appui de cette assertion, paraîtraient autant de fables. Une carpe se gèle et se dégèle, puis est décapitée sans perdre pour cela de suite la vie, et on en voit frapper de la queue et bondir bien longtemps après avoir subi les mutilations les plus capables, ce semble, de leur infliger l'immobilité et la mort.

II. La deuxième famille de l'ordre qui nous occupe est celle des Esoques, nous avons :

Le Brochet—*Esox Lucius*—The common Pike.

Le Maskinongé—*Esox Estor*—The Maskinongé.

Ces deux sortes de brochets se ressemblent assez. La dernière est généralement plus grande, sa couleur plus pâle, ses écailles moins ovales, sa saveur moins forte et, par suite, plus agréable. Le brochet est le tyran des eaux douces, il gobe les autres poissons, comme ces derniers font des insectes. La voracité du brochet tourne au profit des hommes affamés, de tous les poissons, c'est celui qui saisit le plus facilement l'appât qui lui est tendu sous la glace. Au jour de la détresse, l'infortuné que la faim presse souvent à assouvir cette impérieuse nécessité sur un brochet qui, poussé probablement par la même besoin, se saisit de l'appât trompeur qui cachait l'hameçon perfide. La Providence qui nous a éprouvés si cruellement cette année a fourni une preuve de sa miséricorde dans le nombre inaccoutumé de brochets tirés aux lacs Winnipeg et Manitoba. Les gros du genre font un plat excellent, quand il y a quelque assaisonnement pour en rehausser la saveur, et en atténuer un certain goût et même une certaine odeur, qu'on ignore probablement ailleurs, mais que les gens du pays ne sauraient méconnaître. Les brochets, comme les carpes, ne sont recherchés qu'à défaut de toute autre chose.

Tous nos lacs renferment des brochets, et quelques-uns en possèdent de superbes. J'en ai pesé de trente livres et je crois en avoir vu de plus gros. Les brochets avalent d'énormes poissons, sans même leur faire subir la moindre lésion. J'ai souvent vu dans l'estomac de quelques brochets jusqu'à deux poissons blancs qui ne pesaient pas moins de cinq à six livres les deux. Les dents nombreuses et aigües du brochet infligent une blessure cruelle, non-seulement lorsqu'elles mordent mais bien aussi lorsque détachées du corps, on s'y pique par accident.

III. La famille des *Siluroïdes* ne nous fournit ici qu'une seule espèce, c'est :

La Barbue—*Silurus Pimelodus Corealis*—The Cat Fish.

Notre barbue ou chat est un poisson dont l'aspect est peu propre à prévenir en sa faveur ; aussi certains sauvages l'appellent "poisson laid." Sa chair est pourtant riche, grasse et agréable au goût. Une barbue commune pose de cinq à douze livres. Ce poisson est recherché par tous ceux qui le connaissent. Comme tous ceux de sa famille, il n'a point d'écaillés. Sa tête large, plate et presque carrée, lui a valu le nom de chat, comme ses huit barbes en font une barbue. Le chat ne se trouve pas, je crois, au nord de la rivière Saskatchewan, il existe dans les lacs qui sont près de la Rivière Rouge et de ses affluents, puis dans quelques autres tributaires du lac Winnipeg. La barbue se pêche à l'hameçon par la ligne dormante.

IV.—La famille des saumons est de beaucoup la plus importante de toutes celles que nous possédons. Elle se compose des espèces suivantes :—

Saumon (*Salmo Salar*)—The common Salmon.

“ de Ross (*Salmo Rossii*)—The Ross's Artic Salmon.

“ de Hearne (*Hearnii*)—The copper mine River Salmon.

Truite à longues nageoires (*Salmo Alipes*).—The long finned char.

Angmalook des Esquimaux (*Salmo Nitidus*).—The Angmalook.

Truite Saumonée (*Salmo Hoodii*)—The Masamacush.

“ ordinaire (*Salmo Fontinalis*)—The New-York Char.

Grosse Truite (*Salmo Namagous*)—The Namaycush.

L'Inconnu (*Salmo Mackenzie*)—The Inconnu.

Poisson Bleu (*Thymalus Signifer*)—The Black's Grayling.

Petit poisson bleu (*Thymalloides*)—The Lesser.

Poisson Blanc (*Coregonus Albus*)—The Attikawæg.

Toulubi (*Coregonus Tullibee*)—The Tullibee.

Poisson Rond (*Coregonus Quadrilateralis*)—The Round-Fish.

Saumon-Hareng (*Coregonus Lucidus*)—Bear Lake Herring Salmon.

Cette énumération des différentes espèces de saumons montre assez que le pays n'est point dépourvu de ce genre important, et quand on songe que sur trente-neuf espèces de poissons qui existent ici, la famille des salmanoïdes en compte quinze à elle seule, il n'est pas difficile de se convaincre que son importance relative est encore plus grande que sa valeur absolue. Toutes ces espèces de saumons sont riches en sujets et plusieurs nous offrent les meilleures espèces de poissons de table. Nos rivières arctiques reçoivent trois espèces de saumons proprement dits. Le saumon ordinaire remonte les tributaires de la Baie d'Hudson ; ce n'est pas si l'on veut, l'incalculable abondance des rivières de la Nouvelle-Calédoine ; ce poisson offre pourtant une ressource véritable.

Le Saumon qui porte le nom du célèbre navigateur James Ross est tellement abondant dans les rivières arctiques que d'un seul coup de seine on en a pris trois mille trois cent soixante-dix-huit. Ce chiffre est d'autant plus extraordinaire que ce poisson est de belle taille, mesurant jusqu'à trente-trois pouces, et que son poids est souvent de dix livres.

Le Saumon de Hearne dans la Rivière de Cuivre est aussi nombreux puisqu'au pied de la "Chute Sanglante" il était pêché par une pauvre femme, à peu près aveugle. Cette vieille Esquimaux fut massacrée par les cruels compagnons de Hearne, comme l'avaient été quelques instants auparavant ses parents infortunés, et ses misérables assassins se saisissant du dard ou harpon dont elle faisait usage, continuèrent cette pêche au saumon. C'est dans cette circonstance exceptionnelle qu'il est fait mention de ce poisson pour la première fois. Il faut que sa saveur ait une vertu toute spéciale puisque l'intelligent et sensible M. Hearne termine le récit de l'horrible boucherie faite par ses compagnons sous ses yeux en disant : "Après que les sauvages eurent complété cet acte de brigandage, nous nous assimes et fîmes un bon repas au saumon frais." Il faut l'avouer, cette phrase est d'un goût exquis et sent, pour le moins, le saumon.

Outre ces trois espèces de saumons, le genre nous fournit cinq espèces de truites. Deux sont particulières aux eaux des terres arctiques, tandis que les autres se trouvent plus ou moins dans tous les lacs aux eaux limpides, dans ceux surtout qui sont encaissés par des rochers. Ce poisson, comme tous les autres, change de goût, d'après les lieux où il se trouve

et la saison à laquelle on le pêche. Telle espèce est excellente d'un côté et détestable dans un autre, recherchée en hiver et rejetée en été. La grosse truite *salmo namégous*, est un magnifique poisson. Au Grand Lac des Esclaves son poids ordinaire varie de vingt à quarante livres. Je n'en ai jamais vu de taille à garantir ces poids, mais je ne vois pas pourquoi on refuserait le témoignage des personnes respectables qui font cette assertion.

À côté de ces différentes espèces vient se ranger l'Inconnu. Ce nom fut donné au saumon de la rivière McKenzie par nos anciens voyageurs canadiens qui, voyant et savourant ce poisson qu'ils n'avaient ni vu ni goûté, l'appelèrent l'Inconnu—nom qui lui est resté et même est passé dans la langue anglaise. Ce saumon qui semble avoir un caractère mitoyen entre la truite et le poisson blanc, est tout à fait particulier au bassin du fleuve McKenzie. On n'en trouve point ailleurs. Il abonde au Grand Lac des Esclaves et remonte la rivière de ce nom jusqu'aux chûtes qui en interrompent la navigation. L'inconnu pèse de cinq à quinze livres, il n'est pas aussi estimé que les autres espèces de saumon, et ceux qui en mangent souvent disent aussi "ce n'est que de l'inconnu," dans ce sens: ce n'est que de la carpe.

Deux espèces de poissons bleus, les plus jolis que nous ayons, se jouent dans les petites cascades des rivières qui descendent des montagnes. On les trouve aussi au Lac Caribou et en quelques autres endroits. Ces poissons n'ont pas l'importance des autres de la famille.

L'espèce la plus remarquable du genre *salmo* est pour nous, la corégone ou poisson blanc. Celui-ci, ce n'est presque pas du poisson, dans le sens indiqué plus haut, de toutes les espèces que possède le pays, c'est incontestablement la plus agréable au goût, la seule qui soit tolérable comme nourriture habituelle et unique. L'*altikawmeg* se trouve dans toute l'étendue du pays. Nos lacs grands et petits en possèdent à peu près tous, et certains petits lacs les voient pulluler d'une façon toute providentielle, puisque bien des parties du pays seraient inhabitables sans cette ressource. J'en puis dire quelque chose, ayant vécu des années entières avec du poisson blanc pour nourriture principale et souvent exclusive. Ce n'est pas à dire que la monotonie d'un met unique ne soit pas fatigante, mais celui-ci n'inspire pas le dégoût, ni la répugnance éprouvés par presque tous ceux qui mangent toute autre espèce de poisson.

Généralement notre poisson blanc ne pèse que trois ou quatre livres, on trouve pourtant des sujets qui vont jusqu'à quatorze, et dans ce cas, sa chair flatterait les gastronomes les plus exercés à juger ce genre d'aliment. Sans apprêt, sans sauce aucune, ces beaux poissons sont bien supérieurs à tous ceux que j'ai mangés ailleurs, voire même les mieux apprêtés. C'est à l'automne que le poisson blanc fraie, et c'est, dans le pays, l'époque des grandes pêches quoique ce soit la saison où il est moins bon. Le poisson blanc pris à l'automne, se conserve par un procédé assez singulier et fort simple. On dresse un échafaudage sur lequel on dispose de fortes perches à trois pieds de distance, on coupe des baguettes un peu plus longues que l'écartement de ces perches; les poissons jetés au rivage ont la queue percée d'un coup de couteau, cette incision reçoit la baguette et dix pièces ainsi percées et enfilées forment ce que l'on appelle une broche, dont les extrémités reposent sur les perches de l'échafaudage. Les poissons se trouvent ainsi suspendus, la tête en bas, un autre coup de couteau coupe la gorge, ce qui facilite l'égouttage du sang et de l'eau.

Les nuits fraîches de la fin d'octobre aident à affermir les chairs et à les préserver de la corruption quand la saison n'est pas exceptionnellement chaude, le poisson à la peute est excellent. On comprend facilement que le goût s'altère quand la chaleur se prolonge. Tout naturellement, ce n'est qu'à l'automne qu'on peut recourir à ce mode de conservation.

L'espèce de Corégone connue sous le nom de Toliti, ressemble beaucoup au poisson blanc, elle lui est pourtant inférieure et se trouve en bien moins grande abondance, on en peut dire autant du poisson rond, autre corégone qui tire son nom de sa forme moins aplatie que dans les espèces précédentes. Le Grand Lac des Esclaves possède l'espèce qui semble le trait d'union entre le hareng et le saumon.

V. La famille des harengs se divise en deux genres.

Le Hareng—*Clupea Harengus*—The common herring.

La laquèche—*Hiodon Chrysops*—The gold eye.

Le Hareng ordinaire se trouve dans nos mers glaciales; sa pêche n'a pas pour nous l'importance qu'elle assume ailleurs.

Dans la partie méridionale du département, la même famille nous fournit un joli petit poisson, c'est la Laquèche du Canada qui vient aussi nous offrir sa chair blanche et délicate.

Ce petit gourmand se prend à l'hameçon, on le pêche aussi avec des petits rêts préparés pour lui. La Laquèche mesure une douzaine de pouces, elle est très mince, sa bouche est grande, et ses écailles larges et brillantes lui donnent une teinte argentée, son œil démesuré, à l'iris jaune lui a valu le nom anglais de "Gold Eye."

Quelques-unes de nos rivières possèdent une autre espèce de poisson qui ressemble au hareng et qui est peut-être le hareng d'eau douce; comme quelques autres petits poissons que l'on trouve dans des eaux peu profondes sont, peut-être, le "poisson des marais." Je serais bien en peine de les classer ou d'en indiquer le genre et l'espèce.

MALACOPTÉRYGIENS SUBBRACHIENS.

Des trois familles qui composent cet ordre nous en avons deux.

I. La famille des Gades nous fournit deux espèces du même genre qui sont :

La Loche—*Gadus Lota maculosus*—The Methy.

La Barbotte (Barbot) *Gadus Phycis punctatus*—Spotted Phycis.

Notre Loche n'est pas un poisson à la mode, puisque l'on dit vulgairement dans le pays : "Comment voulez-vous que nous en mangions, les chiens même n'en veulent pas." C'est un fait certain que les chiens, quelque habitués qu'ils soient à se nourrir de poisson, refusent cette espèce de Loche. Pour mon compte, j'ai plusieurs fois mangé de sa chair et je n'ai rien trouvé dans sa saveur qui justifie la répulsion qu'elle inspire. Ce n'est pas un poisson délicat, mais apprêté par un cuisinier assez ordinaire, il est aussi bon que la plupart des poissons de rivières. Je crois que c'est l'espèce connue en Canada sous le nom de "queue de poilon." À dire vrai, ce poisson n'est pas joli à voir. Gorgé de nourriture ou rempli d'un nombre incalculable d'œufs, son corps naturellement court, se développe démesurément, et sa queue semblable à celle d'une anguille, ne s'ajuste que très mal à ce corps obtus. La loche à des écailles, mais elles sont si petites et tellement enfouies dans un épiderme gélatineux, qu'on peut à peine les distinguer dans un grand nombre de sujets. Ce poisson fait beaucoup souffrir les pêcheurs pendant l'hiver; il s'embarasse, d'une manière étrange, dans les filets qu'il mêle en tous sens. Quand il est sorti de l'eau il continue à se tortiller, puis à se raidir, de façon qu'il devient très difficile de le dégager. Sa peau lisse et gluante est beaucoup plus froide que celle des autres habitants des ondes, en sorte que le tueur de poisson qui grelotte des heures entières sur un lac par les froids les plus intenses, n'est pas trop aise de trouver des loches dans le filet qu'il tire de dessous la glace. D'ordinaire, on les abandonne en pâture au corbeaux, on n'en prend que les œufs et les foies. Dans les postes de l'intérieur on pile les œufs pour en faire une sorte de gâteau auquel on donne le nom qui plaît d'avantage. Le foie qui est riche et délicat est préparé comme aliment, à moins que le défaut de luminaire ne force à en extraire l'huile, pour entretenir une lampe, auprès de laquelle on ne voit qu'à demi et qui exhale un parfum fort peu agréable.

Notre barbotte ressemble à celle du Canada, mais elle est très rare, tandis que la loche abonde partout.

II.—La deuxième famille du troisième ordre renferme deux espèces,

Le poisson plat—*Pleuronectes (Platessa Stellatus)*—The Stellated Flounder,

Le Turbot du Nord—*Pleuronectes Glacialis*—The Artic Turbot.

Les embouchures de la rivière de Cuivre et de quelques autres sont visitées par deux espèces de poissons plats, dont l'une a reçu le nom de Turbot arctique, à cause de sa ressemblance avec le Turbot d'Europe.

La famille qui fournit ces espèces ne se trouve pas, que je sache, dans les lacs de l'intérieur, non plus que la famille des Discoboles.

La quatrième ordre celui des malacoptérygiens, fait ici défaut complètement. Nous n'avons point d'anguilles, ni aucune espèce de poissons anguilliformes.

Le cinquième ordre, celui des Lophobranches, n'existe pas davantage, nous n'avons ni Pégases, ni aucune espèce de poissons cuirassés.

Le sixième et dernier ordre des poissons osseux, les Plectognathes, qui se rapprochent des poissons cartilagineux par le durcissement tardif du squelette, n'est pas non plus connu dans nos parages. Les Hérissons de mer, les Boursofflans et les Môles, ne se trouvent point,

naturellement, dans nos bassins intérieurs et j'ignore s'ils fréquentent notre océan glacé.

La deuxième série des poissons celle des Cartilagineux ou Chondroptériens, moins abondante partout que les précédents, subit ici une dépression encore plus considérable. Des deux ordres qui composent cette série, celui à branchies fixes ne se trouve nulle part ici. Nous n'avons point de requins, ni marteaux, ni scies. Ces tyrans des ondes amères ne troublent pas nos eaux douces; je suppose même qu'ils n'aiment pas notre océan glacial. Je ne puis qu'émettre le même doute pour les Raies et les Lamproies.

STURIONIENS.

Le septième ordre qui est le premier de la seconde série, ou celui à branchies libres, retrace ici deux espèces du même genre qui sont :

L'Éturgeon — *Acipenser Rupertianus* — (The Rupert Land Sturgeon.)

L'Escargot — *Rubicundus* — (The Ruddey Sturgeon.)

Le Nord de l'Amérique comme celui de l'Asie possède l'ésturgeon. Non seulement l'Océan Pacifique le lance en escadrons serrés dans les rivières qui l'admettent, mais quelques-uns de nos lacs de l'intérieur n'en sont point dépourvus. Ce gros poisson plait dans une partie de notre département. Il fréquente volontiers notre grand Winnipeg et presque toutes les rivières importantes qui s'y jettent ou s'y déchargent. La partie inférieure de la rivière en compte aussi quelques-uns. Dans cette dernière rivière l'ésturgeon ne monte pas plus haut qu'à la chute située près du Fort de Traite, tout comme il tente en vain d'escalader la cascade dite "la Carpe" dans la rivière La Peute, tributaire de la Siskatchewan, en sorte qu'en définitive, les environs du Portage du Fort de Traite sont la limite septentrionale qu'atteint l'Éturgeon, à l'intérieur du pays. On ne le trouve pas non plus à l'ouest de ce point, à la même latitude, tandis qu'au sud et à l'est, il existe plus ou moins partout. Notre grand bassin central le possède en abondance. Il y a de très beaux ésturgeons dans le lac Winnipeg : j'en ai vu de sept pieds de long, et pesant cent cinquante livres. La chair de ce poisson est excellente; il fournit beaucoup d'huile et sa vessie natatoire simplement desséchée, donne la colle de poisson, si utile dans le commerce.

L'espèce d'ésturgeon connue ici sous le nom d'escargot, est beaucoup plus petite que l'ésturgeon ordinaire. Sa tête est plus allongée et les cartillages plus saillants.

Les salaisons ont encore assez peu en usage dans le pays, et le sel y est si cher que l'on ne songe guère à conserver ainsi la chair de l'ésturgeon, dont on retirerait par là un plus grand profit que par le mode de conservation employé parmi les sauvages qui se contentent d'en sécher quelques fragments.

ANNEXE T.

RAPPORT SUR LES PÊCHERIES DE LA PROVINCE DE MANITOBA.

FORT GARRY, 11 Janvier 1872.

A l'Honorable

Ministre de la Marine et des Pêcheries.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous informer que, conformément aux instructions reçues de votre ministère, et dès mon arrivée ici, j'ai fait de mon mieux pour obtenir des renseignements dignes de foi à l'égard du poisson et des pêcheries de la province de Manitoba et des territoires du Nord-Ouest.

Les eaux du Nord-Ouest peuvent se diviser en trois systèmes: 1° Les lacs et rivières qui se jettent dans le lac Supérieur; 2° Les lacs et rivières qui se déchargent dans la Baie d'Hudson; 3° Ceux qui se jettent dans l'Océan Arctique.

On trouve de la truite de lac et mouchetée dans le lac et la rivière Nipigon et dans quelques uns des cours d'eaux moins considérables sur la rive nord du lac Supérieur. La truite de lac est abondante et de bonne grosseur dans le lac, et la truite mouchetée abonde dans les rivières et les petits cours d'eau. Il y a aussi du poisson blanc dans cette région, bien qu'il ne soit pas aussi abondant ni aussi gros que celui que l'on prend dans les rivières coulant plus à l'ouest. La truite de ruisseau est fort abondante, vu que l'on en a jamais pris en grande quantité au filet. La population de la Baie d'Hudson et les sauvages seulement en prennent pour la consommation locale et non pour la vendre.

Dans le lac des Bois, le lac à la Pluie, et les eaux appartenant à ce qui est connu sous le nom de "Région des Lacs," c'est-à-dire le territoire situé entre le lac Supérieur et la frontière est de la province de Manitoba, le poisson blanc est abondant, ainsi que l'étrurgeon, le brochet et les espèces plus communes de poisson. On n'a pas beaucoup pêché dans ces eaux, le pays n'étant que peu habité, et les commerçants ainsi que les sauvages qui y résident, n'en prennent que pour leurs propres besoins. On trouve la truite dans le lac des Bois et dans la plupart des lacs plus petits, et elle abonde surtout dans le lac de l'Eau Claire, où elle est de bonne grosseur.

Nous arrivons ensuite à l'immense système de cours d'eau qui se déchargent dans la Baie d'Hudson. Ce système comprend—1° Les eaux de la Rivière Rouge, de l'Assiniboine et de la Saskatchewan, avec leurs affluents, qui, coulant dans le lac Winnipeg, se jettent par la rivière Nelson dans la Baie d'Hudson; 2° Les eaux de la chaîne de petits lacs et rivières qui se déchargent dans la rivière Churchill; 3° Les eaux des rivières moins importantes, mais considérables néanmoins, qui se jettent directement dans la Baie d'Hudson à différents endroits entre la baie James et l'anse de Chesterfield.

On peut dire que le poisson blanc abonde dans toutes ces eaux. Il n'y a probablement que peu de personnes qui aient une idée exacte, dans la partie est de la Confédération, de l'immense quantité de poisson blanc que l'on trouve dans les lacs et rivières du Nord-Ouest.

Le poisson blanc, (*Coregonus Albus*), ou comme l'appellent les sauvages "Attehawmeg", du Nord-Ouest, est beaucoup plus gros, et la chair plus délicate et meilleure que le poisson blanc pris dans les eaux situées plus à l'est. On le prend généralement au moyen de filets, et rarement avec de l'appât naturel ou artificiel. Un poisson blanc pèse de une demi livre jusqu'à dix ou douze livres; la pesanture en moyenne étant de quatre livres environ. En thèse générale, il est entendu que les eaux les plus froides produisent le plus beau poisson blanc.

On prend le poisson blanc l'automne. Le temps du frai dépend un peu de la température de l'eau où il vit ; mais généralement il s'approche du rivage des lacs et des rivières durant le mois d'octobre, et alors on le prend en grande quantité.

Il est difficile de dire même approximativement la quantité de poisson blanc pris annuellement. On peut cependant évaluer ce nombre en toute sûreté à soixante-et-dix et quatre-vingt mille annuellement dans le lac Winnipeg. Les serviteurs de la Compagnie de la Baie d'Hudson au Fort Alexandre en prennent en moyenne trente mille annuellement, et si l'on réfléchit que la longueur du lac Winnipeg est de plus de deux cent quarante milles, et que le poisson blanc constitue un des principaux aliments des sauvages et des métis établis sur ses rives, on peut bien affirmer qu'il en est pris par eux de quarante à cinquante mille de plus.

On apporte aussi du lac une grande quantité de poisson blanc pour le vendre à Winnipeg.

Le poisson blanc se vend seize (16) chelins (anglais) par centaine aux endroits où on le prend. Si l'on suppose que l'on en prend quatre-vingt mille par année dans le lac Winnipeg, le produit de la vente serait d'environ £640 sterling.

Le poisson blanc, lorsqu'il est pris, est suspendu en paquet de dix ou douze pièces chacun, séché et gelé.

Le poisson blanc abonde dans le lac Manitoba. On estime à pas moins de cent vingt mille le nombre pris annuellement dans le lac. Il se trouve aussi en grande quantité dans la petite Saskatchewan. A la fin de l'année, lorsque le poisson s'approche du rivage, les sauvages font la pêche à l'épervier, et l'automne dernier, un sauvage au service de l'hon. M. McKay prit mille poissons blancs de cette façon, dans l'espace de vingt-quatre heures. Cependant, nulle part, on ne signale de diminution dans la quantité, pas même dans les eaux où l'on prend le plus de poisson blanc. En quelque endroit du lac Winnipeg, par exemple, où la pêche est faite tous les ans, l'on a vu que le poisson blanc avait changé le lieu de ses frayères ; mais je n'ai pas entendu dire qu'il devenait rare dans aucun lac ou aucune rivière du Nord-Ouest, ou qu'il devenait plus difficile à prendre que durant les années précédentes.

Au lac La Crosse, près des Fourches de l'Athabaska et dans la chaîne de petits lacs près du Fort Qu'Appelle, on trouve le poisson en grande quantité et bonne grosseur. On le trouve aussi dans la rivière MacKenzie, le principal débouché des lacs et rivières de l'extrême Nord-Ouest dans l'océan Arctique. Il ne semble pas nécessaire d'adopter de mesures restrictives ou protectrices pour conserver le poisson blanc. Plus tard, cependant, lorsque la population se sera accrue, le gouvernement pourra décider s'il ne serait pas opportun de prendre des mesures pour empêcher une trop grande diminution dans la quantité, vu que le poisson blanc est non-seulement un aliment très-recherché, mais est aussi pour plusieurs raisons tout-à-fait convenable pour le climat et le pays. Un autre poisson que l'on trouve en grande quantité et de bonne grosseur dans presque tous les lacs et rivières du Nord-Ouest, c'est l'éturgeon. Ce poisson abonde surtout dans les eaux situées à l'est des Grands-Rapides sur la Saskatchewan. Dans les rivières Rouge et de l'Assiniboine, près de Fort Garry, on en a pris de la pesanteur de 60 à 80 lbs. et il n'est pas rare de voir un éturgeon pesant 40 lbs. Il se fabrique une quantité considérable d'huile d'éturgeon dans le pays. On ne l'exploite pas, mais on s'en sert avec succès comme huile lubrifiante. Un éturgeon pesant cinquante livres et en bonne condition, produit environ un gallon d'huile. On fait d'ordinaire la pêche de l'éturgeon le printemps et les sauvages et les métis en font une énorme consommation, sans toutefois en vendre ; mais ils n'en prennent pas en aussi grande quantité que le poisson blanc, qui, comme me disait un chasseur sauvage, est pour nous dans l'eau ce que le buffle est sur terre. On trouve la truite dans les lacs Winnipeg et Manitoba, dans la plupart des lacs et rivières plus petites du Nord-Ouest, mais non dans la rivière Rouge et dans la rivière Assiniboine.

La truite se trouve dans la rivière Hay et la plupart des autres cours d'eau se déchargeant dans la baie d'Hudson, et elle abonde dans les lacs Olford, Marie, Dieu, de l'Île, de la Truite et dans d'autres cours d'eaux situés entre la rivière Nelson et la baie James. La plupart des lacs et cours d'eau dans cette région sont ce que les chasseurs appellent "eaux noires;" leur lit est dur et de granit et l'on y trouve la truite, qui ne fréquente pas les eaux situées plus au sud et dont le lit est vaseux.

L'œil-d'or (*gold-eye*) est un poisson particulier à ce pays et il abonde dans presque tous les lacs et rivières du Nord-Ouest. Il ressemble au hareng, sa chair est d'un goût excellent et sa consommation est considérable. L'œil-d'or est généralement pris au filet durant toutes les saisons de l'année. Outre les poissons déjà nommés, il se trouve dans les eaux du Nord-Ouest de la barbotte de bonne grosseur, de la carpe grise et rouge, du brochet et autres poissons d'espèces communes. Le poisson blanc est cependant le plus abondant de tous et, comme je l'ai déjà dit, constitue un des principaux aliments du genre le plus nutritif et le meilleur.

Avant de terminer ce rapport nécessairement incomplet, je dois remercier l'honorable M. McKay, président du conseil de Manitoba, et l'honorable Donald Gunn, du conseil législatif, qui m'ont fourni la plus grande partie des renseignements que j'ai pu recueillir. Ces deux messieurs résident au Nord-Ouest depuis bien des années, et l'on peut considérer leurs noms comme une garantie de l'exactitude des renseignements que j'ai obtenus d'eux.

J'ai l'honneur d'être, etc.

W. T. URQUHART.

ANNEXE U.

LE VAPEUR FÉDÉRAL "LADY HEAD,"

HALIFAX, N.-E., 17 décembre 1872.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de faire rapport pour votre information de la croisière des navires composant la police de marine durant la saison.

Le *S. G. Marsh* fut confié au commandant James Tory, J. P., le 19 avril, et lorsqu'il fut prêt à prendre la mer, il partit le 8 de mai pour se rendre aux îles de la Madeleine, arrêtant à l'île de Sable durant le trajet. Il reçut ordre de croiser autour des îles de la Madeleine, jusqu'à ce qu'il fut remplacé par le schooner du gouvernement, *La Canadienne*, commandant Lavoie. Le 25 juin, le commandant Tory ayant été chargé de la direction du schooner *J. W. Dunscombe*, le commandant du *S. G. Marshall* échût à M. James A. Nickerson qui reçut ordre de se rendre à sa station sur la côte nord du Nouveau-Brunswick, s'étendant depuis Gaspé jusqu'à Shédiac, y compris la Baie des Chaleurs. Ce vapeur resta à cette station jusqu'au premier d'octobre, alors qu'il reçut ordre de croiser sur la côte ouest du Cap Breton. Le service de ce navire cessa, à Halifax, le 31 octobre.

Le *New-England* fut confié le 22 mai, au port de Chatham, Miramichi, au commandant W. T. Frost, et lorsqu'il fut prêt à prendre la mer, il partit le 4 de juin pour Pictou où il fut armé, puis il se dirigea ensuite vers sa station sur la côte ouest du Cap Breton.

Il continua de croiser entre le détroit de Canso et l'île St. Paul jusqu'au 4 d'octobre date où il reçut ordre de revenir à Halifax pour permettre à son commandant de répondre à certaines accusations portées contre lui par le premier officier. Les accusations contre le commandant Frost ayant été repoussées, le *New-England* reçut ordre de transporter des provisions à l'île de Sable. Le 15, il prit la mer et après plusieurs vaines tentatives pour atteindre l'île de Sable, il se dirigea vers le détroit de Canso pour y débarquer ses provisions. Le service de ce navire cessa à Chatham, au commencement de novembre.

Le *J. W. Dunscombe* fut équipé à St. Jean, N.-B., par M. J. N. Purdy, son premier officier, et arriva à Pictou le 25 juin, date où le commandant James A. Tory en prit le commandement et se rendit à sa station sur la côte est du Cap Breton, laquelle s'étendait depuis le cap Canso jusqu'à l'île St. Paul. Il continua de croiser dans cette station jusqu'à la fin de la saison, et son service cessa à Halifax le 30 octobre.

Le *Peter Mitchell* fut confié à St. Jean, N.-B., le 15 juin, au lieutenant D. M. Browne M. R. Il prit la mer le 29 de ce mois, et après avoir fait escale à Halifax et Pictou pour recevoir son armement, il se dirigea vers sa station sur la côte nord du Nouveau-Brunswick, entre Shédiac et Gaspé, y compris la Baie des Chaleurs. Il resta là jusqu'au milieu du mois d'octobre, date où il reçut ordre de se rendre aux Rochers des Oiseaux, puis de là sur la côte sud d'Anticosti, pour porter secours aux équipages de deux navires naufragés. Le reste de la saison fut employé à surveiller les bancs d'huîtres à Caraquette. Son service cessa à Pictou le 19 novembre.

Le *Katie* fut confié au commandant George Matson (ci-devant premier officier du steamer fédéral le *Lady Head*) le 21, juin, dans le détroit de Canso. Le 27 de ce mois, le commandant Matson reçut l'ordre de se rendre à Guysboro' pour là se charger du schooner *J. H. Nickerson* (dernièrement saisi), récemment acheté par le gouvernement, et le conduire à Halifax pour plus de sûreté. Après l'exécution satisfaisante de cet ordre, le commandant Matson reprit le commandement du *Katie*, et se rendit à Pictou pour

prendre son armement et partir ensuite pour sa station, laquelle s'étendait des deux côtés du détroit de Canso. Il resta là jusqu'au 26 octobre, date où l'équipage fut congédié à l'anse Auld, détroit de Canso.

En terminant ce rapport, j'ai l'honneur de vous informer que les Américains n'ont que très peu fréquenté le golfe St. Laurent durant la dernière saison. Le petit nombre que l'on a vu faisait surtout la pêche sur la côte de l'île du Prince-Edouard.

J'ai l'honneur d'être,

Monsieur,

P. A. SCOTT, capitaine M. R.,

Commandant de la police de marine.

A l'Hon. Peter Mitchell,
Bureau de la marine et des pêcheries,
Ottawa.

ANNEXE V.

LA GOELETTE DE LA POLICE DE MARINE, " J. W. DUNSCOMBE."

HALIFAX, 1er novembre 1872.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de faire le rapport suivant de ce qui s'est passé lorsque je commandais les schooners de la police maritime, *S. G. Marshall* et *J. W. Dunscombe*, chargés de protéger les pêcheries, durant la dernière saison.

Le 5 avril j'eus l'honneur de recevoir, à Guysborough, instruction de la part de votre département de me rendre à Halifax, dans le but de prendre le commandement du premier navire, de l'équiper le plus tôt possible et de me diriger vers les îles de la Madeleine pour y protéger les pêcheries. Je partis immédiatement pour Halifax, afin d'exécuter les dites instructions, mais n'y arrivai que dans la matinée du 19, à raison de la difficulté du trajet; et après m'être rapporté au Capt. P. A. Scott, je me rendis à Dartmouth où le navire avait passé l'hiver. Les tempêtes de l'hiver l'avaient poussé sur la grève; nous fûmes beaucoup retardés par la nécessité de le dégager de cette position et de le préparer à prendre la mer. Le 2 mai, j'étais prêt à me rendre à ma destination, lorsque M. Johnson m'apprit qu'il fallait transporter des approvisionnements à l'île de Sable. Ce jour-là et le lendemain, je reçus ces provisions à bord, mais les brovillards et les vents contraires m'empêchèrent de prendre la mer avant le 8, date de mon départ pour cette île. Le vent n'étant pas favorable pour en approcher, en sûreté, je ne réussis à y arriver que le 12 et je jetai l'ancre au large de la station principale. Je débarquai les provisions et fis de nouveau voile pour le cap Canso où j'arrivai le jour suivant. Le temps était brumeux et la côte embarrasée de glaces; je ne pus pénétrer que le 19 dans le détroit de Canso où je fus retenu de nouveau par les glaces jusqu'au 23, date où je réussis à traverser le détroit. La baie du Nord étant aussi bloquée par les glaces, il ne me fût pas possible d'avancer et je dus chercher un abri à l'entrée du havre de Pictou jusqu'au 25. Ce jour-là, j'essayai de me frayer un passage et après avoir travaillé jusqu'au 28, je réussis à passer à travers la glace. Arrivé au havre de Amherst, je vis que plusieurs navires y étaient arrivés depuis quelque temps et étaient chargés presque complètement de hareng. Quelques jours après plusieurs autres navires arrivèrent dans le but de faire la pêche du maquereau; la liste de ces navires est annexée à ce rapport.

Je suis heureux de faire rapport que tous les navires qui ont visité les îles de la Madeleine, avant mon arrivée et durant mon séjour, surent respecter la loi et les règlements locaux, et aussi que la paix et le bon ordre ne cessèrent de régner.

La pêche du hareng à cet endroit a été bonne. Le poisson a été abondant et s'est approché du rivage, et les navires réussirent à en obtenir de bons prix.

La pêche du phoque a manqué complètement; les habitants en attribuent la cause à la trop grande quantité de glaces, et il n'y a aucun doute que le manque de cette branche importante des pêcheries les affectera sérieusement.

La morue et le maquereau n'avaient pas encore fait leur apparition à mon départ de la station, mais j'ai appris depuis que la pêche de ces deux espèces de poisson avait été bonne. Je pense que l'on peut aussi attribuer la cause de l'arrivée tardive de ces poissons aux immenses quantités de glace qui restèrent aux environs de la côte jusqu'au 2 juin.

Il ne se reproduisit rien d'important, à ma connaissance, durant le temps que je restai à cette station, excepté toutefois dans un seul cas où l'on avait tendu quelques filets dans le chenal, mais qui furent immédiatement enlevés par le propriétaire aussitôt que ce dernier eût reçu avis que le chenal devait être libre. Deux schooners étrangers, de St. Pierre, se préparaient aussi à prendre de la boitte lorsqu'ils furent avertis qu'ils ne leur serait pas permis d'en prendre mais d'en acheter, et ils se conformèrent à ces injonctions.

Le capitaine d'un navire de la Nouvelle-Ecosse qui s'était rendu à cet endroit pour y faire la pêche et trafiquer, se plaignit à moi de ce que les autorités locales lui avaient demandé de payer un droit pour trafiquer dans cette localité. La loi municipale peut l'exiger, mais je crois très injuste d'imposer une taxe pour des fins municipales sur un navire d'une autre province qui pourrait, par hasard ou autrement, aller sur cette côte pour trafiquer, sans que cependant l'on mit pied à terre. Le gouvernement dans des cas de ce genre doit, je pense, user de son influence pour empêcher qu'une province impose des taxes locales sur les habitants d'une autre province, vu que tous ont à payer leurs taxes dans leurs provinces respectives.

Dans la matinée du 18 juin, *La Canadienne* arriva et je me rendis immédiatement auprès du commandant Lavoie. Comme il n'avait point d'ordres pour moi, je fis voile immédiatement pour Pictou, N. E., ayant reçu instruction antérieurement de me rendre à ce port pour y prendre le commandement du schooner *J. W. Dunscomb*. Arrivé le 20, je restai là jusqu'au 29 pour attendre l'arrivée de ce navire, puis je remis le commandement du *S. G. Marshall* à mon premier officier, M. James A. Nickerson, qui avait été promu au grade de commandant, et le lendemain je pris le commandement du *J. W. Dunscomb*.

Je fus retenu ici par les vents contraires jusqu'au 27, date où je fis voile pour ma station aux places de pêche de la Nouvelle-Ecosse, savoir : la côte est et sud de l'île du Cap Breton et la côte ouest jusqu'au cap Canso, y compris la Baie de Chedabouctou. Je croisai dans cette station et visitai de temps à autre l'île St. Paul, durant le reste de la saison ou soit jusqu'au 28 octobre. Un état détaillé des opérations de chaque jour a déjà été adressé à votre bureau.

Voyant que notre mât de misaine était sur le point de se briser, et craignant qu'il n'en résultât un accident à notre navire, je partis de la station pour me rendre à Halifax ; et comme la saison était sur le point de finir, je débarquai les provisions du gouvernement, et le 30, après avoir payé et congédié mon équipage, je remis le navire à M. Purdy, sur l'ordre du propriétaire.

Peu de bâtiments de pêche étrangers ont visité cette partie de la côte pendant la saison, et ceux qui y ont paru ne sont restés que le temps nécessaire pour s'assurer qu'il y avait un croiseur à cette station. Je puis affirmer qu'il n'y a pas eu une seule violation, mais je fus informé qu'avant, on avait vu un navire se servir de filets-traines en dedans de l'île Scattarie ; il n'y a eu qu'une seule violation de la loi des pêcheries, celle de l'installation, dans le havre du Corbeau, d'un rêt dormant, qui resta en opération seulement quelques jours et qui fut enlevé lorsque j'en donnai l'ordre.

Annexée à ce rapport se trouve une liste des navires que j'ai accostés durant la saison, et elle renferme tous les renseignements que j'ai pu me procurer sur eux.

On peut dire que la pêche, sur la partie de la côte qui m'était confiée, a été moyenne ; si dans quelques endroits et pour certains poissons, elle n'a pas été aussi bonne que durant la dernière saison, dans d'autres elle a plus rapporté que l'année précédente.

La pêche de la morue a été de beaucoup meilleure que celle de l'année dernière et même de plusieurs années précédentes, et ce poisson s'est vendu un bon prix sur le marché. La quantité de maquereau pris sur la côte a été la même que l'an dernier, mais à cause du bas prix qu'on en offrait au commencement de la saison, plusieurs personnes qui avaient l'habitude de faire cette pêche, ont tourné ailleurs leur attention, et nombre de celles qui ont continué à pêcher, ont donné peu ou point d'attention au maquereau, ce qui explique pourquoi il en a été pris en moindre quantité que l'année précédente. Mais à la fin de la saison, la perspective de prix plus élevés et la qualité du poisson devenu meilleure ramenèrent l'attention des pêcheurs sur le maquereau qui fut pris en quantités considérables, surtout sur la côte ouest du Cap Breton et dans la baie de Chedabouctou.

Le hareng à certains endroits a presque totalement manqué, mais à d'autres, il en a été pris autant que l'an dernier. Les autres espèces de poisson ont été prises en aussi grande quantité que les autres années.

Je mentionnerai ici qu'un nouveau genre de commerce, alimenté par une sorte de poisson connu sous le nom d'encornet (auparavant regardé comme inutile, si ce n'est comme

boîte) se fait sur la côte est du Cap Breton, avec des Français qui y viennent, dans des navires de Terre-Neuve, acheter des chargements de ce poisson pour de fortes sommes d'argent, et s'en vont ensuite à St. Pierre et sur les bancs en fournir leurs pêcheurs qui s'en servent comme appâts. Je n'ai aucun doute que cette branche de nos pêcheries continuera à prendre des développements, et deviendra ainsi une source de richesse pour ceux qui l'exploitent.

Je dois encore vous annoncer que j'ai toute raison de croire que la contrebande se fait sur une vaste échelle, de St. Pierre et des Etats-Unis, sur les côtes du Canada par des navires anglais et étrangers. Durant la dernière saison, je rencontrai la goëlette *Liberty*, de Sidney, C. B., capitaine Kennedy, avec un chargement général et un certificat d'acquit de la douane d'Halifax pour Louisbourg, qui ne contenait qu'une petite partie de la cargaison, et encore cette partie n'était pas imposable. Comme le reste l'était et qu'il n'avait aucun acquit s'y rapportant, je permis au capitaine de débarquer les marchandises acquittées à la douane, et je remis le navire et le restant du chargement à l'officier de douane à la Baie de la Vache. Je saisis aussi et remis à l'officier des douanes à North Sydney, la goëlette américaine *D. H. Mansfield*, de Gloucester, capitaine Williams, avec une quantité de marchandises imposables venant de Gloucester, pour avoir fait le cabotage sur les côtes de la Nouvelle-Ecosse, du Cap Breton et des îles de la Madeleine, sans avoir enregistré son navire ou payé de droits sur son chargement, et pour avoir, de plus, dans le dessein de frauder le revenu, fait une fausse entrée à la douane à North Sydney. La cargaison fut débarquée dans l'entrepôt du gouvernement, le navire dégréé et mis au bassin. Je rencontrai aussi la goëlette, *Wave*, d'Halifax, capitaine Joseph Port, venant de St. Pierre, sur lest, munie de son acquit en douane à destination d'Arichat. En la visitant, je trouvai une grande quantité de liqueurs dont le capitaine dit n'avoir pas eu connaissance; mais comme il était évident qu'elle faisait un voyage de contrebande, je la saisis ainsi que son chargement que je remis à l'officier de douane à North Sydney. La cargaison fut débarquée et mise dans le magasin du gouvernement. Le navire était de si peu de valeur, que je considérai qu'il ne paierait pas les frais d'un gardien; en conséquence, je conseillai à l'officier de faire donner au propriétaire un cautionnement de \$200 et de le laisser partir. Ce qui fut fait. Je pense que les saisies sus-mentionnées et les autres qui ont été opérées sur cette partie de la côte, me justifient de dire que la contrebande s'y pratique sur une vaste échelle. Mon impression est qu'il ne se fait pas une saisie sur cinquante cas de violation, quoique j'aie connaissance de ces quelques cas; et je puis dire qu'il est presque impossible et que c'est un pur effet du hasard de prendre un contrebandier avec un cutter employé pour la protection des pêcheries sur une côte de deux cents milles de long. Pour accomplir ce devoir fidèlement, il ne faut pas perdre trop de temps à la recherche des contrebandiers, vu qu'il est nécessaire de croiser continuellement d'un bout de la station à l'autre, car on ne connaît pas le temps de leur apparition. Pour arrêter la contrebande, il faudrait employer exclusivement un navire, et je pense qu'un petit vapeur d'une grande vitesse serait préférable à un voilier, vu qu'il ferait plus de besogne et qu'il servirait à intercepter et visiter tous les bâtiments venant de ports suspects avant leur entrée dans nos havres ou leur arrivée sur nos côtes. Ce vapeur, avec toute autre assistance et les avis qui pourraient être donnés à son commandant, mettrait un terme à la contrebande.

Nos caboteurs et nos bâtiments de pêche sont dans l'habitude d'acquiescer et de déclarer en douane seulement une partie de leurs chargements, ce qui leur permet de venir au secours du contrebandier, et d'empêcher l'officier du revenu de découvrir les marchandises de contrebande à bord de ces bâtiments. Si l'officier de douane pouvait rendre obligatoire aux capitaines de ces navires d'acquiescer et de déclarer en douane leurs chargements en entier, sous peine d'amende ou de la saisie de la partie du chargement non déclarée ou acquittée, il aiderait beaucoup à la suppression de la contrebande.

Il est aussi venu à ma connaissance que certains officiers de douane ne font pas prêter le serment ordinaire ou autre serment aux capitaines des navires des ports étrangers. Si tel est le cas, et je n'ai aucun doute sur la véracité de ce rapport, c'est un autre encouragement pour la contrebande, et l'on devrait de suite y mettre fin.

J'attirerai votre attention sur la nécessité de placer des bouées aux endroits dangereux suivants : aux îles de la Madeleine, à l'extrémité de Sandy Hook.

La batture s'étend à une distance considérable de ce rivage, et l'eau rapide qui la recouvre la rend très dangereuse pour les navires qui passent entre elle et l'île de l'Entrée, soit qu'ils viennent de la baie de Plaisance soit qu'ils y aillent, surtout depuis que cette route est devenue plus fréquentée qu'autrefois par l'érection du phare au Cap de l'Ouest: Cette place devrait posséder deux bouées au moins, une à chaque extrémité de la batture, vu qu'il n'y a pas de signaux pour avertir du danger. * Il devrait y avoir aussi une bouée pour indiquer l'extrémité extérieure de la barre qui se prolonge vers l'extrémité occidentale de l'île Scattarie dans le passage de Main-à-Dieu. Cette barre a près d'un mille de long et n'est pas visible à l'eau calme, ce qui la rend très redoutable aux navires qui franchissent ce passage devenu une route ordinaire depuis qu'un phare est érigé sur la partie ouest de l'île Scattarie.

Je vous ferai remarquer encore que la bouée placée sur le Rocher Oriental ou batture de Grimes, au Cap Canso, est beaucoup trop petite pour un endroit aussi dangereux, car, lorsque la mer est houleuse, à peine avertit-elle à temps les marins du péril. Cette bouée, qui conviendrait pour Main-à-Dieu, devrait être remplacée par une plus grosse.

Il y a, aussi, plusieurs battures dangereuses dans la Baie St. Pierre, sur la route du canal, et l'on devrait les indiquer au moins par une bouée formée d'une simple pièce de bois.

Espérant que mon travail de la saison et le rapport précédent rencontreront votre approbation,

J'ai l'honneur d'être, Monsieur,

Votre obéissant serviteur,

JAMES A. TORY,

commandant de la goëlette *J. W. Dunscomb*.

L'Hon. Peter Mitchell,
ministre de la marine et des pêcheries,
Ottawa.

* Depuis que ce rapport est écrit, le navire *Railway King*, de l'île du Prince-Edouard, s'est entièrement perdu sur cette batture.
J. A. T.

ANNEXE X.

GOELETTE DE LA POLICE DE MARINE "PETER MITCHELL."

PICTOU, N. E., 19 novembre 1872.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de soumettre le compte-rendu suivant de la croisière de la goëlette de la police de marine *Peter Mitchell*, faite sous mon commandement pour la protection des pêcheries canadiennes durant la saison dernière.

La goëlette, ayant été mise en état de prendre la mer, partit de St. Jean, N. B., le 29 juin, et, après avoir touché à Halifax et à Pictou pour prendre son armement et ses approvisionnements, elle se rendit à ma division, qui comprend cette partie du golfe St. Laurent s'étendant de Gaspé à Shédiac, la Baie des Chaleurs incluse. Le 21 juillet, je visitai Caraquette et, conformément aux instructions reçues du département par l'entremise du capitaine Scott, M. R., je m'enquis d'une plainte présentée par M. Anglin, M.P., au nom des pêcheurs de cet endroit, disant que, durant l'été précédent, ils avaient eu à souffrir des empiètements des étrangers et que des troubles sérieux en étaient résultés. Après avoir consulté le garde-pêche local, les principaux habitants, et surtout quelques-uns des pêcheurs les plus intègres, j'acquis la conviction que les hommes engagés dans la pêche du hareng aux environs de Caraquette, ne se plaignent pas le moins du monde d'être molestés par les équipages des goëlettes des États-Unis. Les pêcheurs de la localité, quand ils sont occupés à pêche du hareng qu'ils font dans de grands bateaux découverts, considèrent comme des envahisseurs ceux des goëlettes de la Nouvelle-Ecosse et des autres provinces qui viennent généralement tendre leurs filets sur les bancs de Caraquette, et c'est entre ces deux classes que s'élèvent les troubles dont on se plaint. Durant certaines saisons, il arrive qu'une vingtaine de goëlettes jettent l'ancre dans les pêches au hareng, chacune ayant à bord de treize à seize filets mesurant de vingt-cinq à trente brasses de longueur sur six à huit de profondeur. Les pêcheurs locaux se plaignent que ces goëlettes, avec une si grande quantité de filets, ont le monopole des bancs, et que si un des bateaux du voisinage essaie de jeter l'ancre ou de pêcher près d'elles, ils sont aussitôt molestés; que leurs filets et lignes d'ancrage sont coupés, et souvent eux-mêmes le point de mire d'armes à feu. Ils se plaignent encore que les équipages de ces navires jettent les débris de poisson dans les pêches et chassent ainsi le hareng. Ce n'est pas un fait extraordinaire qu'une seule goëlette prenne jusqu'à 200 barils de poisson dans une nuit, et il est probable que cette pêche abondante est immédiatement préparée et les débris jetés à la mer. Je ferai observer ici qu'une grande partie de ces importantes pêches au hareng, quoique situées dans la Baie des Chaleurs, s'étendent à une forte distance en dehors de la limite des trois milles et ne sont en conséquence, par les règlements actuels, que sous le contrôle partiel de nos croiseurs. Je me fis un devoir d'aborder toutes les goëlettes que je rencontrai durant la saison, pour en avertir les équipages de ne pas nuire aux pêcheurs des bateaux, et attirer leur attention sur la partie de "l'Acte des pêcheries" qui regarde les débris de poisson.

Je croisai dans la Baie des Chaleurs pour surveiller les navires étrangers jusqu'au 28 puis je pris une direction sud. Le 1er août, je partis encore pour le nord et me rendis dans la Baie des Chaleurs pour visiter les différentes stations établies sur les côtes. Le 9, je descendis la baie dans le dessein de visiter les places de pêche au hareng où je restai jusqu'au 16; ensuite je me dirigeai vers la partie nord de ma division et jetai l'ancre dans le Bassin de Gaspé, le jour suivant. N'ayant aperçu aucune goëlette américaine dans ces eaux, je fis voile vers le sud, le 20. Le 27, ayant reçu ordre de l'honorable ministre de prendre à bord M. J. F. Whiteaves, M. S. G. pour une expédition de draguage en eau profonde dans le golfe, je retournai à

Gaspé. Mais M. Whiteaves ayant été forcé d'aller à Montréal, je repris ma croisière dans la Baie des Chaleurs et donnai une attention spéciale aux pêches au hareng jusqu'au 6 septembre; alors je partis pour la partie sud de ma station, et le jour suivant je mouillais dans le havre de Shédiac où le navire resta jusqu'au 14 pour subir quelques réparations, puis je mis le cap sur Escuminac, car c'était l'époque où la flotte employée à la pêche du hareng avait coutume de se réunir à cet endroit. Le 16, il s'éleva une forte brise d'est qui dispersa la flotte, et comme il y avait apparence de mauvais temps, je remontai la rivière Miramichi en attendant qu'il se remit au beau. Le 23, je visitai de nouveau Escuminac, mais la pêche du hareng était finie pour la saison. Je me dirigeai sur les bancs du nord et restai dans le voisinage de Caraquette et de Shippegan jusqu'au 5 octobre. Durant cet intervalle, je visitai souvent les bancs d'huîtres, surtout ceux en amont de Caraquette, et je trouvai que tout fonctionnait bien. Je tâchai aussi de m'enquérir de toute cause de dispute ou de querelle qui aurait pu s'élever entre les pêcheurs de ces bancs, mais cette saison paraît avoir été très tranquille, à cause, sans doute, des fréquentes visites de ce navire et des autres goélettes de la police de marine stationnées dans les environs de cette localité. Le 6, je fis voile vers le sud, et les jours suivants ayant eu du gros temps, je fus forcé de me rendre à Shédiac pour faire réparer des avaries qu'avait reçues mon navire. Il se faisait peu de pêche aux huîtres à Shédiac. Ces bancs naguères si riches paraissent être entièrement épuisés. Le 15, ayant reçu instruction par lettre du département de me rendre aux Rochers aux Oiseaux, pour transporter à Gaspé les ouvriers qui y étaient employés, je pris la mer le 17 dans le but de m'y conformer. Le jour suivant, en arrivant au large des Rochers, une forte brise soufflait du sud-est et rendait le débarquement impraticable. Je restai dans les environs jusqu'au lendemain, mais le vent augmentant en violence et la mer moutonnant, j'allai jeter l'ancre à l'abri du vent près de l'île Byron. Le vent tourna au nord-est et me força, le jour suivant d'aller me mettre à l'abri sous la pointe est des îles de la Madeleine. Dans la matinée du 23, je réussis, mais non sans beaucoup de difficulté, à retirer les hommes de cette île inhospitalière, et je mis aussitôt le cap sur Gaspé; mais le lendemain croyant que j'aurais plus de chances de rencontrer le steamer de Québec à Percé, je me dirigeai vers cet endroit où le soir je déposai les hommes à bord de ce steamer. J'allai ensuite à Gaspé où je reçus instruction du département de visiter les deux naufrages à la rivière Pavillon, Anticosti, pour voir s'il n'y aurait pas quelqu'un sur l'île; et de me rendre jusqu'au phare de la pointe sud pour m'enquérir du gardien qui, disait-on, avait disparu. Le soir du 28, je partis de Gaspé et le lendemain matin, j'abordais les deux barques naufragées *Agda*, de Gottenburg, et *Lebanon*, de North Shields. Je longeai ensuite le côté sud de l'île, et le soir je visitai le phare de la pointe sud où je trouvai le gardien sain et sauf et l'appareil du phare fonctionnant bien. J'envoyai alors des détails complets au département sur ce service. Le lendemain, j'arrivais à Gaspé et, après avoir communiqué par télégraphe avec le département, je recevais l'ordre de me rendre à Caraquette; conséquemment je m'y rendis le 3 novembre et y restai, pour protéger la pêche aux huîtres, jusqu'au 11; puis le dernier navire étant parti pour Québec, je mis à la voile pour Pictou où l'équipage du *Peter Mitchell* fut payé et la goélette livrée aux armateurs le 19.

Je puis dire, d'après les renseignements que j'ai pu recueillir comme d'après mes propres observations, que le résultat du travail de la saison a été satisfaisant pour nos pêcheurs. J'ai rencontré très peu de goélettes américaines faisant la pêche du maquereau dans la partie du golfe que j'ai parcourue, et elles pêchaient principalement dans les environs des îles de la Madeleine et au large de la côte de l'île du Prince-Edouard. Le maquereau ne manque pas dans la Baie des Chaleurs et dans les eaux canadiennes, mais je pense que le fait que nos pêcheries sont encore fermées aux étrangers, joint au prix minime auquel se vend cet article, doit avoir induit la plupart de ceux qui se rendent généralement dans le golfe avec leurs jolies goélettes pour la pêche du maquereau, à chercher un autre emploi. La pêche du hareng au large d'Escuminac n'a pas réussi. Le poisson généralement n'y fait pas son apparition avant la première semaine de septembre, mais, cette saison, il y est paru en grand nombre vers la mi-octobre. Les pêcheurs étaient alors fort occupés à la pêche de la morue, et selon la coutume, ils ne se réunirent à Escuminac que trois semaines après, alors que, à leur grand désappointement, la plus grande partie du hareng avait disparu. Cependant ce poisson était très abon-

dant, sur les bancs de Caraquette et de Miscou, et les pêcheurs de cette localité ont très bien réussi. L'on n'a vu que quatre goëlettes occupées à la pêche du hareng sur ces bancs, pendant cette saison. La pêche de la morue, qui doit être considérée comme le principal support des habitants des comtés de Gaspé et de Bonaventure, et d'un grand nombre de ceux qui vivent sur la côte nord du Nouveau Brunswick, a été très fructueuse cette année, quoique les marchands et les pêcheurs aient perdu un temps considérable à cause des pluies dans toutes les parties du golfe, cette saison, ce qui a rendu très difficile la préparation convenable du poisson. La saison a commencé aussi très tard, le premier navire à destination de marché étranger, n'ayant quitté le Golfe que vers la mi-août. On ne doit pas perdre de vue ce fait en comparant la pêche de cette année avec celle des années précédentes. L'établissement de pêche au saumon à l'embouchure de la rivière Miramichi, n'a pas eu beaucoup de succès cette année, mais à la Grande Cascapédia et à la Ristigouche, elle a été très bonne. Il y a un grand établissement à Carleton où l'on met en conserve le saumon et le homard pour l'exportation en grand. Il a été chargé à bord des navires, à une seule place, pour \$25,000 de saumon durant le mois de juillet.

La pêche des huîtres à Caraquette, cette année, eut un grand succès, et quand le dernier navire de la saison partit pour le marché de Québec avec un chargement de bivalves, pas moins de 7,600 barils avaient été expédiés de cet endroit, en outre d'une grande quantité recueillie pour la consommation locale.

Annexée à ce rapport se trouve une liste des navires que j'ai visités, y compris ceux de l'étranger rencontrés dans les eaux canadiennes.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

D. M. BROWNE, Lt. M. R.,

commandant de la goëlette de la police de marine "Peter Mitchell."

L'HON. PETER MITCHELL,

ministre de la marine et des pêcheries, Ottawa.

ANNEXE Y.

GOELETTE DE LA POLICE DE MARINE "S. G. MARSHALL,"

HALIFAX, 10 novembre 1872.

MONSIEUR.—Conformément à vos instructions, je vous sou mets mon rapport comme commandant de la goélette de la police du gouvernement *S. G. Marshall*.

A mon arrivée des îles de la Madeleine à Pictou, le 20 juin, je reçus de votre département l'information officielle que j'avais été nommé commandant de ce navire, ainsi qu'une lettre du capitaine Scott, M. R., m'ordonnant d'en prendre le commandement aussitôt après le départ du capitaine Tory. Le 24, je pris le commandement et je me préparai à mettre à la voile pour la station que m'avait confiée le capitaine Scott, laquelle s'étendait de Shédiac à Gaspé. Le 28, je partis de Pictou; j'arrivai à Shédiac le 30, et depuis ce temps jusqu'au 25 septembre, je continuai ma croisière, visitant toutes les baies et la plupart des havres. Parti, le 25 septembre, pour Port Hood, arrivé à cette localité le 29. Mis à la voile, le 7 octobre, pour l'île St. Paul,—arrivé là le 8. Pris 8 hommes employés au sifflet d'alarme, avec M. McNeal et le gardien du phare de West End. Je débarquai ces deux derniers à Sidney. J'allai le 11 à Pictou mettre les huit hommes à bord du steamer *Secret*. Le 16, reçu instructions du capitaine Scott de prendre à bord tous les approvisionnements restant à cet endroit et de les transporter à Halifax. Le 17, mis à la voile pour Halifax, touché à Port Hood le 18. Pris à bord notre guigue laissée là. Le 19, remis à la voile, mouillé à Port Hawkesbury à 5 p. m. Le 20, à 3 p. m. mis à la voile encore; le temps devenant calme, obligé de jeter l'ancre à l'île aux Ours. Le 21, parti pour Canso, jeté l'ancre à cet endroit à 10 a. m. Resté là jusqu'au 24, le vent et la température étant défavorables. A 6 a. m. pris la mer, arrivé à Halifax le 25. A 1 p. m. débarqué les approvisionnements, mis le navire dans ses quartiers d'hiver, et payé les officiers et l'équipage le 31.

Pendant ma croisière, je n'ai jamais remarqué ou entendu dire qu'un navire américain ait violé l'acte des pêcheries ou aucun des actes locaux en vigueur dans cette partie de la confédération.

La pêche de la morue, à cette station, durant la dernière saison, a été moyenne et peut favorablement entrer en comparaison avec celle de l'année précédente. Cependant la température n'a pas été propice pour la préparation du poisson, lequel ne se vendra pas un prix aussi élevé qu'auparavant. Le maquereau a été très-abondant à cette station. Il a fait son apparition dans les baies et sur les battures vers le 1er juillet en grandes quantités, et depuis cette date jusqu'à l'époque où je quittai la station, ce poisson fut toujours nombreux, ne s'éloignant des rivages du Canada, que dans un demi-cercle du cap de Gaspé à la Pointe Est, Ile du Prince-Edouard, à quelques milles au large de l'île Bonaventure, à environ sept ou huit milles au large d'Escuminac, et à peu près le même distance au large du cap Nord, Ile du Prince-Edouard, et de là jusqu'à l'île du Cap Breton. Quoiqu'abondant, il n'a pas bien pris l'hameçon, conséquemment les navires américains n'ont pas aussi bien réussi que d'ordinaire; peu d'entr'eux ont fait un second voyage. Au commencement de la saison, le maquereau se tenait près du rivage sur toute l'étendue de ma station. Je ne l'ai jamais vu en aussi grande quantité, et nul doute que les goélettes américaines, n'eût été notre présence, seraient venues près de la côte et auraient pris en quelques jours un chargement complet, attendu qu'à cette saison le maquereau prend bien mieux l'hameçon près du rivage qu'au large. Il n'y eut pas autant de maquereau pris à l'hameçon qu'autrefois, autour des îles de la Madeleine. Ce qui explique jusqu'à un certain point pourquoi les navires américains ont si bien fait, et la surveillance active exercée sur eux a tellement diminué le nombre de ceux qui fréquentent la baie du Nord, que leur pêche sera très-petite cette saison. Je n'ai vu, pendant ma croisière, qu'un seul navire anglais occupé à la pêche du maquereau, que les habitants paraissent ignorer complètement. Cependant, elle serait très-profitable puisqu'elle se fait à peu de frais et que le poisson est à leurs portes toute la saison.

Mon attention fut particulièrement attirée sur la pêche du hareng au large d'Escuminac, de Miscou et de Caraquette, qui est une pêche d'une très grande importance. Ce poisson paraît sur le banc d'Escuminac de bonne heure au printemps et à l'automne, pour déposer le frai, ainsi que sur d'autres bancs déjà mentionnés. Le hareng a été très rare sur le banc d'Escuminac cette saison; la cause en est évidemment due à la pratique de jeter des débris de poisson sur les frayères et de laisser des filets chargés de hareng sur les bancs jusqu'à ce que le poisson pourrisse. Pendant que les bateaux étaient occupés à la pêche du hareng sur le banc d'Escuminac, j'observai aussi quantité de poisson sur le banc situé au large de l'île du Portage et s'étendant vers Tabusintac, et sur tous les bancs de sable et les battures jusqu'à Miscou et Caraquette, et je suis d'opinion que le hareng peut se prendre à toute saison de l'année dans ces eaux. Il n'y avait que deux goëlettes de la Nouvelle-Ecosse et une du Cap Breton, à Miscou et à Caraquette cette saison. Elles prirent un chargement d'environ 400 barils chacune sur les bancs de Miscou. Aucune plainte de violation de l'acte des pêcheries n'a été faite à l'égard de ces bancs. Le hareng a été très abondant, mais comme il n'y avait qu'un petit nombre de goëlettes, la pêche a été minime. Les marchands de l'endroit n'ont pris que quelques centaines de barils, et les pêcheurs n'avaient pas les moyens de le préparer et de l'expédier sur le marché. La pêche du saumon a, cette saison, atteint à peine la moyenne, quoiqu'elle ait été très profitable dans quelques localités, elle a beaucoup tombé dans d'autres endroits. La pêche du homard prend beaucoup d'importance, et comme elle donne un emploi lucratif à un grand nombre de mains, il est bon de la surveiller afin d'empêcher la destruction inutile de ce crustacé. La contrebande, d'après les rapports, n'a pas diminué cette saison, quoiqu'elle soit confinée à la partie orientale de la Nouvelle-Ecosse, du Cap Breton et de la Baie de Fundy. Quiconque ne connaît pas les ruses qu'emploient les contrebandiers, croirait à peine sur quelle étendue elle se pratique réellement. Passé Pictou, elle ne se fait qu'en petit; je n'ai eu connaissance personnelle d'aucun cas, et aucune information m'a été faite à ce sujet. S'il s'en fait, ce doit-être sur une bien petite échelle et seulement à bord de navires touchant à l'île du Prince-Edouard ou en dehors des ports de la route ordinaire.

Avant de terminer ce rapport, j'attirerai votre attention sur la manière dont sont posées les bouées à Caraquette, Shippegan et Miramichi. En entrant dans chacun de ces ports, une personne qui ne les connaîtrait pas, ne pourrait que difficilement se guider sur les bouées. Les bouées de même couleur placées de chaque côté du chenal peuvent suffire aux pilotes, mais elle sont presque inutiles pour un étranger, pour la direction duquel elles sont principalement posées. Maintenant, en plaçant des bouées de la même couleur sur un autre côté du chenal, un étranger passant à la droite de la bouée de la place de pêche n'aurait aucune difficulté à entrer dans le havre.

Espérant que mes actes recouvreront votre application,

J'ai l'honneur d'être, Monsieur.

JAS. A. NICKERSON,
commandant de la goëlette *S. G. Marshall*.

L'HON. PETER MITCHELL,
ministre de la marine et des pêcheries.

ANNEXE Z.

LA GOELETTE DE LA POLICE DE MARINE "NEW-ENGLAND."

CHATHAM, 10 décembre 1872.

MONSIEUR,—Conformément à vos instructions, je vous sou mets mon rapport commet commandant de la goëlette de la police de marine *New-England*.

Le 14 de mai dernier, j'eus l'honneur d'être informé officiellement par votre département de ma nomination au poste de commandant de ce navire. Je quittai aussitôt St. Jean, N. B., pour Chatham, Miramichi; j'y arrivai le 22, et je trouvai le *New-England* sur lest et tout gréé. Je ne perdis pas de temps pour recruter mon équipage et faire les préparatifs nécessaires au voyage. Je me présentai au capt. P. A. Scott, M. R., chef de la police de marine qui me demanda quand le *New-England* fut approvisionné, de me rendre à Pictou, N. E., et de lui faire rapport. A cause de la continuation des vents d'est et des brouillards, le steamship *Pictou* ne put arriver avec les provisions de la goëlette que le 30 mai. Je reçus ces provisions le 1er juin et fut retenu à Chatham jusqu'au 3 par les vents d'est. Le matin du 4, je fis voile pour Pictou, dans le trajet j'éprouvai du gros temps dans le détroit de Northumberland; le 6, j'arrivai à Pictou et je me présentai au capt. Scott qui me donna ordre de croiser depuis le détroit de Canso jusqu'au cap Nord et Port Hood, arrêtant à Georgetown, Ile du Prince-Edouard, si nécessaire, et de me rendre à Port Hood où je rencontrerais la goëlette du gouvernement *J. W. Dunscomb* avec les provisions et les uniformes pour l'équipage. Du 6 au 9, le vent d'est fut d'une violence extrême, et me retint à Pictou jusque dans l'après-midi du 10; je partis alors pour Port Hood et y arrivai vers minuit le 11, après avoir éprouvé des vents d'est et des brouillards. Les pêcheurs me dirent qu'ils n'avaient presque rien pris, parce que la boîte avait laissé le rivage et qu'un vent d'est très violent avait sévi; ils manifestèrent leur satisfaction de voir que leurs pêcheries allaient être protégées. Je me fis un devoir de m'enquérir de leurs différents modes de pêcher la morue. Ils me dirent, que durant les mois de mai et juin, ils pêchaient principalement avec l'hameçon et la ligne, et que vers la fin de la saison, ils se servaient de filets-traines afin de pouvoir faire la pêche du maquereau, pendant que ces filets accomplissaient leur œuvre eux-mêmes, et qu'en moyenne la pêche de la morue était de quatre quintaux. J'appris que deux navires américains seulement avaient arrêté à Port Hood jusqu'au 12 juin, pour se mettre à l'abri et faire du bois. Le 18, je jetai l'ancre à Port Hawkesbury. Dans la journée, vingt-cinq navires de pêche américains passèrent par le détroit de Canso, à destination des îles de la Madeleine et de la Pointe Est de l'Ile du Prince-Edouard. Le 19, je conduisis le navire dans la cale et je lui fis nettoyer et peindre la coque. J'appris que plus de trente goëlettes américaines avaient été dans la cale avant mon arrivée.

Le 20 juin à 4 p. m. je sortis de la cale. On me dit que cent navires américains avaient passé dans le détroit jusqu'à cette date. J'en visitai plusieurs à Port Hawkesbury et Port Mulgrave. Ils m'apprirent qu'il n'y aurait, cette saison, pas plus de moitié du nombre ordinaire de navires dans la baie, à cause du bas prix du maquereau et de la grande difficulté de recruter des matelots pour la pêche de ce poisson. D'après ce que je pus savoir, les Américains engagent la plus grande partie de leur équipage le long de la côte de la Nouvelle-Ecosse et du détroit de Canso.

Le 22, j'observai une goëlette américaine, la *Stella A. Hendric*, de l'île au Daim, qui déchargeait de la farine. J'examinai ses papiers et remarquai qu'elle n'avait pas de manifeste, mais seulement des connaissements de petits lots pour différents endroits le long de la côte. J'allai voir l'officier de douane à Hawkesbury, et il me dit qu'il avait donné au capitaine la permission d'opérer son déchargement. Je traversai à Port Mulgrave où je rencontrai la

goëlette anglaise *Maria Elisabeth*, de Guysborough, venant d'Halifax avec une cargaison générale. Le capitaine me déclara qu'il avait laissé ses papiers chez l'officier du port. A midi, la goëlette du gouvernement *J. W. Dunscomb* arriva d'Halifax avec des provisions que me livra le second.

A minuit, le capitaine de la goëlette américaine *Pochahontas*, de Gloucester, hêla le *New-England* pour demander du secours, parce que son équipage menaçait de le tuer. Je mis la guigue à la mer et y allai; je ramenai à bord du *New-England* cinq hommes de l'équipage. A 8 a. m., j'apaisai la mutinerie et permis au navire de mettre à la voile pour les îles de la Madeleine. Les maçelots me dirent qu'ils croyaient que le capitaine voulait profiter de la première occasion pour jeter le navire à la côte, et qu'ils avaient été engagés, eux, pour faire la pêche du maquereau.

Le 23, quarante goëlettes américaines ayant franchi le détroit de Canso, à 9 a. m. je levai l'ancre pour Fort Hood. Je remarquai que la plus grande partie de la flotte se dirigeait vers le détroit de Northumberland et l'Île du Prince-Edouard. A 4.30 p.m., je jetai l'ancre à Port Hood; aucun navire américain n'avait paru à cet endroit durant mon absence.

Le 27, à 5 a.m., les navires américains mirent à la voile pour East Point. A midi, je hélai une petite barque de pêche. Le capitaine me dit qu'il n'avait vu que trois goëlettes américaines le long de la côte jusqu'à cette date, et qu'il croyait que la plupart des navires pêchaient à East Point. A 3 p.m., je partis pour Margaree où j'arrivai le 28 à midi. Je passai près de terre, deux goëlettes chargées de charbon venant de Chimney Corner. Les pêcheurs de Margaree m'apprirent que quatre goëlettes américaines seulement avaient été vues sur la côte ouest du cap Breton, jusqu'à cette date; on les croyait toutes à East Point, vu la grande abondance de maquereau qu'il y avait à cet endroit. Je passai plusieurs bancs considérables de maquereau; les pêcheurs me dirent qu'il était dans l'époque de migration et qu'il ne voulait pas prendre l'hameçon.

Le 29, je hélai trois bâtiments anglais; ils me dirent que le maquereau était très abondant et qu'ils avaient fait une pêche fructueuse. A 1 h. p.m. je hélai la goëlette américaine *Alfred Whalen*, de Gloucester, qui s'en retournait de Terre-Neuve; le capitaine me dit que la pêche de la morue avait été faible, qu'il n'avait pris que 300 quintaux en sept semaines. J'ai rencontré deux navires américains qui venaient de l'Île du Prince-Edouard, avec un chargement complet de maquereau.

Le 17 juillet, je jetai l'ancre à Port Hood; je vis un navire anglais et trois goëlettes américaines dans le port—le *Foam*, de Canso, le *Tidal Wave*, l'*Ottis D. Dana* et la *Caroline*, de Gloucester—s'appêtant à pêcher sur la côte; je les avertis de prendre garde aux croiseurs et qu'ils n'avaient le droit de rester dans le port que pour se mettre à l'abri et faire du bois et de l'eau.

Le 18, j'abordai la goëlette américaine *Dalla Hodgkins* qui se préparait à pêcher dans la baie; je vis trois bâtiments qui couraient des bordées dans le voisinage, tout en surveillant le mode de pêcher au maquereau mis en pratique par nos pêcheurs. Les Américains trouvaient dure la défense de ne pas pêcher en dedans de la limite des trois milles. J'appris qu'ils sont dans l'habitude de jeter de la boitte au maquereau dans la mer pour attirer le poisson en dehors de la limite des trois milles.

Le 20, je croisi dans la baie George; je vis deux navires américains pêchant au large de l'anse Ballentine. Quand ils aperçurent le *New-England* se diriger sur eux, ils s'éloignèrent immédiatement de la côte. Je rencontrai deux goëlettes américaines au large du cap George, venant apparemment de l'Île du Prince-Edouard et se dirigeant vers le détroit de Canso. Je longeai la côte du cap George à Pictou; à l'exception d'une barque faisant la pêche du maquereau sur la côte à un mille environ du rivage, je ne vis aucun pêcheur américain.

Le 22, j'abordai la goëlette américaine *Altic B. Wise*, de Gloucester, qui venait d'arriver pour faire la pêche du maquereau dans la baie. On peut regarder Port Hood comme le seul havre du détroit au cap Nord. Je suggère de placer une bouée à l'entrée du port, une autre sur la langue de terre à l'intérieur du havre, et d'ériger un petit phare-balise sur le quai de l'île Smith, pour permettre aux navires d'éviter, durant la nuit, la langue de terre qui forme la pointe sud-est de l'île. On me dit que les barres se font rapidement et s'étendent au large sur une longue distance.

Parti le 25 de Port Hood. Remarqué plusieurs goëlettes pêchant au milieu de la baie George. Héla la *Ellis G. MacLean* débarquant de l'huile au phare de Cap Jack, à 3 p. m., mouillé dans le port Hastings, et accosté les goëlettes américaine *Maseppa*, de Gloucester, appareillant pour seiner dans la baie, et *Sara*, de Port Hood, avec cargaison générale, venant d'Halifax. Levé l'ancre et parti pour Port Hawkesbury, traversé à Port Mulgrave et accosté quatre goëlettes américaines arrivant de Gloucester et venant faire la pêche du maquereau dans la baie. Le 26, suivi quatre goëlettes américaines croisant dans le détroit. Demandé des renseignements sur la pêche du maquereau à cette côte; les pêcheurs m'ont dit avoir très-bien réussi pendant les trois dernières semaines, et ils attribuaient leurs succès aux cutters croisant aux environs de la côte; les pêcheurs apprécient grandement la protection ainsi donnée à leurs places de pêche. Ils reconnaissent que si les Américains avaient le droit de pêcher partout le long de la côte, eux-mêmes ne pourraient pas vivre du produit de leur pêche. Le 29, croisé dans la baie George, et laissâ la goëlette *Katie* à Port Hood à 7 a. m. La goëlette américaine *Flying Scud* entra dans ce port. Je n'ai pas remarqué de goëlettes américaines aux environs de la côte, mais plusieurs pêchaient à environ 7 milles au large. Je restai là et hélai les bateaux pêcheurs. J'appris d'eux que leur prisé était de 4 à 5 barils par jour. Le 31, accosté la goëlette américaine *Webster*, du Cap-au-Marsouin, appareillant pour la pêche dans la baie. Le 1er août, accosté la goëlette américaine *Lewis*, de l'île au Daim, vena là se mettre à l'abri. Appris du capitaine qu'il avait porté à terre en quatre semaines 112 barils de maquereau, et qu'il en avait pris 60 barils récemment. Accosté trois goëlettes américaines venues de East Point se mettre à l'abri, l'*Aaron D. Wells*, de Gloucester, l'*Aden Story*, qui arrivait du Cap Anne, l'*Abegril*, de Gloucester, faisant eau quand elle entra. Elle avait pêché à East Point et n'avait pris que quarante barils en trois semaines. Le 2, levé l'ancre et sorti de Port Hood avec toute la flotte dont je guettai les manœuvres. Croisé dans les environs et remarqué que les goëlettes et bateaux anglais prenaient beaucoup de maquereau. A 10 a. m., rencontré dix goëlettes dans la baie, lesquels paraissent faire beaucoup d'efforts pour attirer le maquereau; il y en avait de très-grands bancs, mais ils ne voulaient pas prendre l'hameçon. Ces navires se tenaient au large d'East Point. Héla la goëlette américaine *Lewis*, de Marble Head, qui avaient pris 196 barils en quatre semaines au large d'East Point. Le 3, trois goëlettes américaines étaient à pêcher en vue de l'île Henry, mais remarquant le cutter *New-England* qui donnait après, elles hisèrent leur foc et s'éloignèrent. Le 7, mouillé dans l'anse McNear et accosté la goëlette américaine *Eldorado* de Boston, appareillant pour la pêche dans la baie George.

Le 29, abordé la goëlette américaine *Olive Clark*, de Province town, qui venait d'arriver des grands bancs et faisait eau. Son capitaine me dit avoir pris 800 quintaux de morue en quatre semaines. Il y avait abondance de boitte et de morue aux places de pêche. J'ai remarqué qu'il n'y avait que huit petites embarcations faisant la pêche au large d'Arichat, mais plusieurs petits bateaux étaient près de la côte où le maquereau abondait. Je sus des pêcheurs que plusieurs goëlettes américaines avaient pêché dans la baie, mais qu'elles craignaient les cutters. Le 30, entré dans la baie George; y eut cinq navires de pêche près de la côte à cinq milles environ au sud de l'anse Ballantine. Je gagnai vers eux et tirai le canon pour eux faire hisser pavillon. - Les goëlettes américaines essayèrent d'échapper, mais le jour coupai le chemin et les invitai à s'éloigner, car il est sûr qu'elles étaient à pêcher en dedans des limites; elles dirent qu'elles se croyaient en dehors de la limite des trois milles. Je leur donnai le bénéfice du doute tout en les avertissant de ne pas contrevenir davantage. Le 5 septembre, accosté la *Fanny R.*, de Gloucester, et le *Golden Eagle*, de l'île au Daim. Ces navires avaient pris la plus grande partie de leur maquereau au large de Miscou, c'est-à-dire environ 170 barils en six semaines. Mécontents d'une aussi faible pêche, ils se plaignirent de n'avoir pas le privilège de pêcher le long de la côte. Le 6, remarqué quatre goëlettes pêchant dans la baie à trois milles environ de la côte, et ayant donné après, elles hissèrent voiles et s'éloignèrent. Le maquereau abondait partout et les navires anglais paraissent faire bonne pêche. Le 7, allé à terre, et au sommet de l'île Smith. Je pus facilement voir ce qui se passait aux alentours. Au-delà de 20 petites embarcations pêchaient le maquereau près de la côte et autour de l'île Henry. Le 14, accosté trois goëlettes anglaises venant trafiquer pour du poisson. Plusieurs petites embarcations s'éloignèrent des places de pêche. J'appris d'el-

les que le maquereau était plus qu'abondant à la côte. Du sommet de l'île Smith, je n'ai pas vu de navires américains. A 8 hrs. A. M., je sus qu'une goëlette avait donné sur la batture du Cap Jack dans la soirée du 13; elle était chargée de poisson et d'huile pour Montréal. A 10 p.m. elle était abandonnée et on suppose qu'elle a sombré une heure après. Son équipage entra à Port Hood. Le 18, tous les bateaux et petites embarcations pêchaient le maquereau dans le havre et prenaient en moyenne cinq barils par jour chacun. Je sus d'un bateau pêcheur de Margaree que l'on n'avait pas vu de navires américains le long de la côte. Le maquereau donnait à la côte, mais il abondait aussi au large où plusieurs navires en avaient pris de grandes quantités. Le 20, tous les bateaux de pêche avaient levé l'ancre. Croisé dans la baie; remarqué plusieurs embarcations pêchant près de la côte, je fis tirer le canon pour quelles montrassent leurs pavillons. Parmi elles un seul navire américain se trouvait sur la limite des trois milles. Il fit voile immédiatement pour essayer d'échapper, mais il fut reconnu pour le *Pochaontas*, de Gloucester. Son capitaine déclara qu'il se considérait près de quatre milles au large. Je l'avertis que si je le rencontrais encore en dedans des limites, je le prendrais à ma remorque. A 7 p.m. toute la flotte alla se réfugier à Port Hood, car le temps annonçait une tempête. Le 1er novembre, reçu une dépêche du capitaine Scott, M. R. m'enjoignant de me rendre à Halifax aussitôt possible. Le 4, reçu un télégramme du capitaine Scott à l'effet de mettre le chargement en lieu sûr, de gagner Chatham et de licencier l'équipage. Le 5, je fis voile et restai en dehors du détroit de Canso. Le 6, le *New-England* fit voile pour Chatham, Miramichi, sous le commandement du premier officier, ayant obtenu la permission du capitaine Scott de quitter mon navire pour cause de maladie dans ma famille. Le *New-England* arriva à Chatham dans la matinée du 8. L'équipage fut licencié et le navire remis aux armateurs.

Nos pêcheurs se montrent très contents de ce qu'il y ait une police de marine. Ceux qui habitent le long de la côte m'ont appris qu'ils avaient fait une bonne pêche cette saison. A White Head, j'ai vu que des navires américains s'en retournant avaient été vus se servant de filets-traines dans nos meilleurs places de pêche le long de la côte, et qu'ils avaient ainsi contribué à chasser et détruire la plus belle morue en jetant par dessus bord les débris de ce poisson.

Avant de terminer ce rapport, je suggérerai que deux bonées devraient être placées sur les bancs de sable à l'entrée du Port Hood et une autre sur la langue de sable qui se trouve dans le havre même. Ces barres s'étendent rapidement. Je suggère aussi qu'une balise-lumière soit construite sur le quai de Smith afin que les navires puissent éviter ces bancs pendant la nuit. J'ai examiné le havre de Port Hood et j'ai remarqué que ces bancs s'étaient prolongés de près de 30 verges dans le cours de l'année dernière. Sur la pointe Judique, île du Cap Breton, deux balises seraient d'un grand service aux caboteurs et pêcheurs le long de cette côte; elle leur permettrait de constater quand ils se trouvent vis-à-vis de cette batture dangereuse. Tous les navires, pêcheurs ou caboteurs, devraient être tenus d'avoir pavillon et leur nom en toutes lettres à leur poupe. Tous les barils à poisson débarqués à Port Mulgrave devraient être examinés à l'arrivée des navires américains venant faire la pêche, afin de voir si ce qu'ils contiennent est réellement du sel. Je suggère en outre qu'un cable électrique soit posé entre l'île de Sable et Arichat, afin que l'on apprenne plutôt la nouvelle des naufrages et autres. Ci-jointe est une liste des navires accostés par moi pendant la saison. Je termine en me permettant d'espérer que mes services mériteront votre approbation, les ayant remplis le mieux que je le pouvais.

J'ai l'honneur d'être monsieur,

Votre très-obéissant serviteur.

WM. T. FROST.

commandant de la goëlette de la police de marine "*New-England*."

A l'Hon. P. Mitchell, ministre de la }
marine et des pêcheries, Ottawa. }

ANNEXE AA.

POLICE DE MARINE, GOËLETTE "KATIE."

Halifax, N.-E., Novembre 1872.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de transmettre, pour votre information, le rapport suivant :

Le 27 juin, pendant que j'étais à St. Jean, N.-B., à surveiller le radoubage du steamer fédéral *Lady Head*, j'ai reçu, par le capit. Scott, M. R., avis de votre département m'annonçant que j'avais été nommé commandant de la goëlette *Katie*, laquelle avait été envoyée pour la protection des pêcheries, mais se trouvait dans le détroit de Canso. Je partis de suite pour Halifax, où je me rapportai au capitaine Scott, et passai deux jours à voir aux provisions, armes et munitions pour les goëlettes *Katie* et *J. W. Dunscomb*. Le 20, je partis pour le détroit de Canso, où j'arrivai le même soir. Le 21, je montai à bord du *Katie*, mais elle n'était pas encore prête. Le 22, le *J. W. Dunscomb* arriva dans le détroit, et remit à la *Katie* ses provisions, armes et munitions. Je surveillai l'armement de la *Katie* jusqu'au 27, date à laquelle je reçus un télégramme du capit. Scott, m'ordonnant de partir de suite pour Guysboro' et de me charger de la goëlette *J. H. Nickerson* (que le capit. Tory avait saisie deux ans auparavant) et de la conduire à Halifax. Le 28, je me rendis à Guysboro', mais je ne trouvai personne pour m'aider à préparer cette goëlette. Il me fallut revenir au détroit de Canso, où j'engageai cinq hommes. Le 30, je repartis pour Guysboro', où j'arrivai le même soir. Le 1er juillet, je commençai l'armement de la goëlette *J. H. Nickerson*, qui dura jusqu'au 3, et, faute de vent, je ne pus mettre à la voile que le lendemain. Le 4, je levai l'ancre en compagnie du *J. W. Dunscomb*. Il faisait alors une forte brise du S. O., et en descendant le havre, la grande vergue de la goëlette se rompit, et je pus voir que le bois dont elle était faite était tout-à-fait carié. Je fis jeter l'ancre immédiatement, et restai ainsi jusqu'au lendemain pour réparer cette avarie ; mais comme il n'y avait pas alors de vent, je me fis remorquer hors du havre. Au milieu du jour, un vent léger s'éleva, et lorsque je fus au large de l'île Cranberry, la grande vergue se rompit encore, ce qui me contraignit de me diriger sur Arichat, C. B., où j'arrivai à 5.30 p. m. Je dus rester là jusqu'au 7, et pour en partir, je dus, faute de vent, me faire remorquer hors du havre, et ensuite je pris la route d'Halifax, où j'arrivai mercredi, le 10.

Après m'être rapporté au département de la marine et des pêcheries, selon les ordres reçus, je remis la goëlette *J. H. Nickerson* à M. Chs. Neal, garde-magasin de l'Etat. Le 11, je partis d'Halifax avec mon équipage pour le détroit de Canso, où j'arrivai le même soir. Le 29, j'abordai une goëlette américaine, qui fut ensuite prise par le capit. Tory, du *J. W. Dunscomb*. Je restai dans le port jusqu'au 2 août, date où je fis voile pour le port de Hawkesbury avec le *New-England*.

Pendant que je franchissais le détroit de Canso, je passai de 60 à 70 voiles américaines, toutes à destination de la Baie du Nord. A cause du mauvais temps, je restai dans le port jusqu'au 5 ; alors je fis voile vers le sud pour aller croiser sur la côte S. E. du Cap Breton. Durant ma croisière je ne vis pas de pêcheurs des Etats-Unis ou du Canada. Le 7, je me dirigeais vers le rivage, quand j'observai la goëlette *J. W. Dunscomb* ; je hissai mes couleurs, et, après m'être approché, je lui demandai si elle avait vu des Américains dans le voisinage ; elle me fit une réponse négative.

Le 24, je partis pour une croisière à la Baie George, mais n'y ayant pas rencontré de pêcheurs, je me rendis à l'anse Auld, dans le détroit de Canso, où je restai jusqu'au 27 ; alors je fis voile pour Port Hood, où j'arrivai à 3 p. m.

Le 3 septembre, je partis en compagnie du *Lady Head* et du *New-England*. En croisant le long de la côte, j'aperçus une goëlette près du rivage. M'en étant approché, je vis que c'était la *W. H. Toye*, de Gloucester, qui s'était arrêtée pour acheter de la boitte des pêcheurs de la localité. Je l'avertis, et elle prit vers l'ouest. A midi, il s'éleva un brouillard épais qui dura jusqu'à 3.30 p. m., quand le brouillard fut dissipé, je vis une goëlette sous la côte. Je naviguai dans sa direction et je reconnus encore le *W. H. Toye*; je l'accompagnai au nord jusqu'à 6 p. m., alors e'le fit voile pour l'île du Prince-Edouard. Je longeai la côte jusqu'à l'île Margaree où j'observai plusieurs goëlettes de pêche à l'ancre, à 10 p. m. Je les accostai toutes. C'étaient des bâtiments canadiens. Je demandai à chacun s'il avait pu pêcher des navires américains; ils me répondirent qu'ils n'en avaient pas vu depuis leur arrivée à cet endroit. Je continuai ma croisière en passant entre l'île et la terre ferme. Le 10, je fis voile vers la mer, au sud, en longeant la côte; je ne vis aucun navire de pêche américain ou canadien. Le 11, le calme me prit au large de l'entrée sud du détroit de Canso, où j'accostai un navire américain venant des îles de la Madeleine et qui me dit que le maquereau y était très abondant; mais le vent avait été si violent qu'il n'avait pu rien faire. A midi, la brise s'étant élevée, je m'engageai dans le détroit, et à 4 p. m., je mouillai dans l'anse Auld pour faire de l'eau. A 5 p. m., j'accostai une autre goëlette américaine, à destination des bancs de Mingan. Le 12, je fis voile pour la mer, en longeant la côte. J'arrêtai au large du havre Bouché, sur la nouvelle qu'il y avait des Américains qui achetaient de la boitte; comme cette nouvelle était fausse et qu'il n'y avait pas de navires, je croisai dans la baie George jusqu'à 6 p. m.; le temps devenant menaçant, je jetai l'ancre à Port Hood. A minuit, le vent était très violent; de même, le 13. A 6 a. m., je vis que le brick *L. W. Eaton* avait été jeté à la côte durant la nuit; je lui envoyai un ancre et offris au capitaine tout le secours dont il avait besoin. Le capitaine accepta l'ancre, mais refusa tout autre secours. Le 27, je me rendis au large de la cale de construction, puis ayant mis à la voile je franchis le détroit de Canso. Je croisai dans la baie George et ne vis aucun navire. Le 29, le vent ayant modéré, je fis voile vers le nord. A 6.30 p. m., j'observai près de la côte une goëlette qui serrait le vent. Je lui donnai immédiatement la chasse; mais le vent ayant tombé, j'ordonnai de mettre la guigue à la mer et de continuer la chasse; à 7.30 p. m., je la rejoignis. C'était l'*Etta Gott*, de l'île du Prince-Edouard, qui était en quête de boitte. Elle m'apprit que le maquereau était abondant au large de East-Point, île du Prince-Edouard, et qu'il ne se faisait rien aux îles de la Madeleine. Le 30, j'observai une goëlette en dedans des limites, mais elle ne pêchait pas. Je l'avertis de s'en aller. A 9 a. m., j'observai une autre goëlette américaine au large de Gray Road; je l'accostai. Elle venait de East Point, île du Prince-Edouard, et m'annonça qu'il ne se faisait rien aux îles de la Madeleine—que s'il n'était pas permis de pêcher en dedans des limites au Cap-Breton, il vaudrait autant s'en retourner. Je l'avertis de se tenir en dehors des limites. Il s'éloigna aussitôt du rivage dans la direction de East Point. Je continuai ma croisière vers le nord. Je ne vis aucun autre navire dans le voisinage de Margaree ou Chitican. Le 1er octobre, je tournai le Cap Nord et je me dirigeai vers la baie Aspy, mais n'y apercevant aucun navire, je continuai ma course vers le sud. Comme le vent augmentait et la nuit approchait, je jetai l'ancre à Ingonish pour y attendre le jour suivant. Le 2 octobre, je restai dans le port. Je vis venir une goëlette qui mouilla à l'ouest de moi. Je l'abordai et interrogeai le capitaine. C'était la goëlette anglaise *Napier*, venant de St. Pierre, Miquelon, à destination de Ste. Anne. Je la visitai et trouvai une grande quantité de boissons cachées dans différentes parties du navire. Le capitaine n'ayant aucun acquit en douane ou autres documents pour prouver la légalité de son chargement, je saisis la goëlette pour infraction aux lois de la douane, et mis une garde à bord. Je rapportai le fait au percepteur des douanes, et à l'honorable ministre des douanes, et demandai des instructions à ce sujet. J'attendis dans le port la réponse; elle me parvint le 6 et m'ordonna de relâcher le navire sous caution, de confisquer la cargaison et de poursuivre en justice le capitaine.

Le capitaine Scott m'annonça par télégraphe qu'aussitôt que j'en aurais fini avec ma prise, je devais me rendre au détroit de Canso, licencier l'équipage et livrer la goëlette à l'armateur.

Le 18, je partis pour la mer en longeant la côte, et je touchai aux baies d'Ingonish et d'Aspy; mais ne voyant pas de navires dans le voisinage d'aucun de ces endroits, je continuai ma course, et à 7 p. m. je tournai le Cap Nord; le vent prenant les proportions d'un ouragan,

je donnai ordre de prendre des ris. Le 19, le mauvais temps continuant, je ne gardai que les petites voiles jusqu'au midi. Alors le vent ayant modéré, je mis toutes voiles dehors et fis route vers Port Hood où je ne trouvai que des pêcheurs canadiens—pas un seul américain—arrivés le soir précédent pendant la violence de la tempête. Je fus forcé par le gros temps de rester dans le port le 20 et le 21; le 22 je fis voile pour Pictou, où j'arrivai à 11 p.m. Durant le trajet, je passai six navires de pêche américains, à cinq milles au large du Cap aux Ours, Ile du Prince-Edouard, mais ils ne pêchaient pas. Le 23, je licenciai une partie de mon équipage, et je transportai l'autre au détroit, où elle demeurerait. Le 24 je restai dans le port. A 8 p. m. le steamer fédéral *Lady Head* arriva. Le 25, je descendis le havre, et jetai l'ancre au large du quai à charbon, à côté du *Lady Head*; je saisis l'occasion de transborder toutes les provisions, armes et munitions qui me restaient. Le premier officier, qui avait chargé du steamer, m'ayant promis d'arrêter pour me prendre au détroit de Canso en se rendant à Halifax, je partis immédiatement pour cet endroit, où j'arrivai le matin du 26; après avoir nettoyé la goëlette et congédié le reste de l'équipage, je la livrai à l'armateur.

Avant de terminer ce rapport, j'attirerai votre attention sur les particularités suivantes:

J'ai toute raison de croire, et j'apprends de source digne de foi qu'un montant considérable est détourné du revenu par la contrebande qui se fait dans les ports entre le Cap Nord et Sidney Harbor, et je dois dire que ce sont surtout nos propres navires qui transgressent les lois. Il faudrait plus que deux ou trois croiseurs sur la côte S. E. du Cap Breton pour mettre un terme à la contrebande qui s'y fait. Je vous ferai remarquer que je n'ai vu que peu d'Américains sur nos bords.

Annexée à ce rapport se trouve une liste des vaisseaux que j'ai accostés.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

GEORGE MATSON,

commandant de la goëlette "*Katie*."

L'HON. PETER MITCHELL,
ministre de la marine et des pêcheries, Ottawa.

ANNEXE BB.

GOËLETTE DE LA POLICE DE MARINE "STELLA MARIS,"

ST. MICHEL, 4 décembre 1872.

MONSIEUR,—Conformément à vos instructions, je vous soumets le rapport suivant de la croisière de la goëlette *Stella Maris* pour la saison de 1872.

Après avoir reçu ma commission, je me hâtai de recruter mon équipage, d'embarquer les provisions, et de me préparer à prendre la mer aussitôt que possible. Comme j'étais prêt à partir pour les îles de la Madeleine, où je devais rencontrer *La Canadienne*, je reçus ordre de votre département de prendre à bord 30 barils d'huile, etc., pour les débarquer aux phares suivants :—Cap Chatte, pointe sud de l'île d'Anticosti, Cap Rue et îles de la Madeleine. Vous m'ordonniez aussi d'arrêter à la Baie-aux-Renards, île d'Anticosti, pour prêter assistance, s'il en était besoin, au bâtiment naufragé, *Royal Charter*, qui avait à bord une riche cargaison. Notre départ fut retardé jusqu'au 18 mai, jour où je fis voile de Québec à 5 p. m. A cause du vent d'est continu, je n'atteignis la Pointe-aux-Pères que le soir du 26 mai. J'y trouvai le capitaine Kerr, agent de la compagnie d'Assurance de Montréal, qui avait la permission de s'embarquer sur la *Stella Maris* jusqu'à la Baie-aux-Renards, île d'Anticosti. Je le pris à bord et fis voile de suite pour le Cap Chatte. Le soir du 27 mai, le vent d'est ayant pris les proportions d'une tempête, nous fûmes forcés de nous mettre à l'abri à l'extrémité est de la Pointe des Monts. Le matin du 29, j'aperçus une goëlette—que je pris de suite pour un navire de pêche américain—dans l'action d'installer des filets-trains sur une étendue de 4 à 5 milles, et sur un espace de 50 à 600 yards de la côte, entre la Pointe des Monts et la Baie de la Trinité. J'épiaï ses mouvements ; ses filets mis à l'eau le matin furent retirés dans l'après-midi, devant moi et une partie de mon équipage. Vers le soir, elle descendit jusqu'à la Baie de la Trinité, où elle installa deux autres filets près de la côte. A 5 p. m. pendant que deux de ses hommes étaient occupés à lever les deux filets, et que la goëlette était retenue par le calme, je voguai vers elle ; l'ayant accostée, je vis par ses papiers que c'était l'*Enola C.*, de Gloucester, Mass., capitaine Cunningham, de 66 tonneaux, et 12 hommes d'équipage. Elle faisait la pêche au flétan, et avait à bord du sel et environ 2,000 livres de ce poisson. Je la saisis immédiatement pour avoir pêché et pour pêcher encore en dedans de la limite des trois milles. Le capitaine Cunningham me pria de le laisser aller cette fois, vu que c'était sa première offense. Deux ou trois autres de son équipage me demandèrent la même faveur. Le capitaine me demanda alors de le mettre à terre à la Baie de la Trinité, en me disant qu'il ne voulait pas se rendre à Québec dans son navire, vu qu'il n'avait rien à présenter pour sa défense. Je lui persuadai néanmoins de venir jusqu'à la Pointe-aux-Pères, où je me rendais pour vous télégraphier et recevoir vos instructions. Je lui dis que je faisais mon devoir et que je serais très heureux de lui voir son navire remis. Peu de temps après, les deux hommes occupés à relever les deux filets, revinrent ; leur bateau fut hissé sur le pont et, les équipages ayant été partagés, nous fîmes voile avec la prise pour la Pointe-aux-Pères. Le capitaine Cunningham me dit qu'il avait été poussé à venir pêcher aussi loin par le capitaine d'une des goëlettes de McKay et Warner, qui avait, l'été précédent, complété son chargement de flétan en un très court espace de temps. J'appris ensuite, qu'avant de partir de Guysborough, le capitaine Cunningham avait été averti par le commandant d'un des croiseurs du gouvernement, qui connaissait son intention, de ne pas exposer son navire. Au temps de la saisie, je m'assurai, par les relevements suivants, que l'*Enola C.* était dans la Baie de la Trinité, à deux milles de la côte : pointe est de la Baie de la Trinité, N.-E., $1\frac{1}{2}$ mille. Pointe ouest de la Baie de la Trinité, O. N., 2 milles. Les deux derniers filets étaient installés à 150 yards de la côte. Le 1er juin, au matin, nous jetâmes l'ancre à la Pointe-aux-Pères, et après avoir communiqué avec vous, je

reçus instruction de me rendre immédiatement à Québec avec la prise, et que le steamer fédéral *Druid* avait l'ordre de venir à ma rencontre pour la remorquer jusqu'à cette ville. Avant de partir de la Pointe-aux-Pères, l'officier en charge me dit que, durant le trajet de la Pointe des Monts à la Pointe-aux-Pères, quelques matelots de l'*Enola C.* avaient fait tout en leur pouvoir, soit par des menaces ou des offres d'argent, pour corrompre mes hommes afin de les laisser échapper avec le navire. Le 2 juin, la prise fut mise à la remorque du *Druid*, et ma goëlette reçut ordre de se rendre jusqu'à St. Michel et de m'y attendre. Le 3, nous mouillâmes dans le port de Québec, et le navire fut livré à votre agent, M. J. U. Gregory. Je partis ensuite avec mes hommes, pour rejoindre la *Stella Maris* à St. Michel. Le 5, je restai à l'ancre à St. Michel pour attendre le capitaine Kerr, qui s'était rendu à Montréal de la Pointe-aux-Pères, et devait prendre passage sur ma goëlette jusqu'à la Baie-aux-Renards, île d'Anticosti. Le 6, je partis pour ma destination, mais des vents contraires soufflaient avec une telle violence que je ne pus atteindre le cap Chatte que le 16 juin. Après une escale d'une heure au cap Chatte, je me dirigeai avec un bon vent vers la Baie-aux-Renards, où je mouillai le 18 juin au matin. Je trouvai que tout y était en ordre parfait. La cargaison avait presque toute été retirée du *Royal Charter*, et l'on n'avait besoin d'aucune assistance. Après une relâche de quelques heures, je mis à la voile pour la pointe sud de l'île d'Anticosti. Le matin du même jour, le 18 juin, vers 10.30 a. m., comme je tournais l'extrémité est de l'île d'Anticosti, je vis une goëlette que je pris pour un navire américain, mouillée, avec sa grande voile déployée, entre l'extrémité est de l'île d'Anticosti et la Pointe-aux-Cormorans. Lorsque nous fûmes près du navire, nous découvrimus de petits piquets employés comme bouées pour soutenir les filets jetés tout autour du navire. Passant à la poupe, j'y lus son nom, *James Bliss*, de Gloucester, qui était mouillé dans dix brasses d'eau. Je mis en panne et l'accostai; après avoir examiné ses papiers, et m'être assuré que c'était un navire de pêche américain, j'en fis la saisie. Avant de le saisir, je dis au capitaine que je n'avais pas le moindre doute que son navire était en dedans d'un $1\frac{1}{2}$ mille du rivage; mais afin de lui donner plus de satisfaction, que j'allais mesurer la distance de son navire au rivage. Il me répondit que c'était inutile, parce qu'il était certain que son navire était en dedans d'un mille et demi du rivage. Je fis alors le relèvement suivant; pointe est d'Anticosti, E. $\frac{1}{2}$ N. 2 $\frac{1}{2}$ milles, Pointe-aux-Cormorans, O. N. O. $\frac{1}{2}$ O. 4 milles; démontrant que la distance du navire au rivage était de $1\frac{1}{2}$ mille. Son équipage se composait de 12 hommes en tout; il faisait la pêche au flétan. Le capit. McIsaac reconnut qu'il était en contravention et qu'il avait été averti avant de laisser Gloucester, de ne pas exposer son navire en pêchant dans les eaux canadiennes. Ayant levé les 5 filets tendus autour du navire, les équipages furent divisés, et nous mîmes à la voile pour la pointe sud d'Anticosti, où nous débarquâmes les approvisionnements que nous avions pour cet endroit, pendant la nuit, et nous fûmes voile de nouveau, avec la prise, à destination de Gaspé, où je devais arrêter pour y attendre vos instructions. Le 20, nous jetâmes l'ancre à Gaspé, où je vous télégraphiai. Je reçus l'ordre de conduire la prise à Québec, avec une partie de mon équipage et de laisser la *Stella Maris* croiser sous le commandement de mon premier officier. Je m'embarquai avec sept hommes et un officier à bord du *James Bliss* et je partis pour Québec le 21 au matin, en même temps que la *Stella Maris* faisait voile pour sa destination. Nous mouillâmes le 27 juin, dans le port de Québec, où la prise, *James Bliss*, fut livrée à votre agent, Mons. J. U. Gregory. Je laissai Québec le 2 juillet, avec mon équipage à bord du vapeur *Secret* pour rejoindre la *Stella Maris* à Gaspé. Le 4 au matin, nous débarquâmes à Gaspé où je trouvai la *Stella Maris* qui arrivait du Cap Rae et des îles de la Madeleine. Mon premier officier me fit rapport que tout allait bien dans ces deux endroits. Dans la soirée, *La Canadienne* relâcha dans le bassin de Gaspé. Je me présentai au commandant Lavoie pour recevoir des instructions.

Mon navire subit des réparations jusqu'au 7 de juillet, époque où je fis voile pour la Baie des Chaleurs, et *La Canadienne* pour les côtes du Labrador. Pendant le trajet je remarquai une goëlette fort au large de la Pointe-au-Maquereau. Le 18 au matin, je jetai l'ancre à Paspébiac. Tout allait bien, là. Très peu de bâtiments de pêche américains avaient visité l'endroit depuis le printemps. Je trouvai là un des croiseurs du gouvernement, le *Marshall*, commandant Nickerson. L'on nous rapporta que la pêche au maquereau était peu abondante dans la baie. Sur le soir, je mis à la voile pour croiser en amont de la baie, dans la direc-

tion de Carleton, où j'arrivai le 10. Je trouvai que tout allait bien. On venait de fonder un nouvel établissement pour la préparation des conserves de homard ; l'établissement était prospère. Le soir, je fis voile pour croiser un aval de la baie. Je ne vis aucun navire américain dans mon trajet à Gaspé, où je mouillai le 12 au matin. A mon arrivée, je reçus ordre du département, d'aller immédiatement à St. Paul, pour protéger le navire naufragé *Adalia* contre le pillage. Le 13 au matin, je laissai Gaspé pour l'île St. Paul, où je jetai l'ancre dans l'après-midi du 14. J'y trouvai tout en bon ordre ; on n'avait besoin d'aucune protection pour le moment. Quelques uns des croiseurs de la police maritime avaient déjà touché là, depuis le naufrage du steamer *Adalia*. Dans la soirée, le croiseur de la police maritime, *New-England*, commandant Frost, jeta l'ancre près de moi à St. Paul. Dans la soirée du 15, voyant que notre présence n'était plus nécessaire à l'île St. Paul, nous fîmes voile pour retourner à Gaspé.

Dans l'après-midi du 16, j'atteignis l'île aux Oiseaux avec une légère brise qui tomba entièrement après que j'y fus mouillé. Je débarquai sur l'île où je trouvai tout dans un ordre parfait. Le 17 au matin, je partis de l'île aux Oiseaux pour la partie est d'Anticosti, où je mouillai le 18. J'allai à terre, où j'appris que pas un seul navire américain n'avait paru depuis la prise du *James Bliss*. De l'extrémité est d'Anticosti, je fis voile pour la Baie-aux-Renards où je jetai l'ancre dans l'après-midi. Je trouvai que tout y allait bien et que l'on n'avait pas besoin d'assistance. La cargaison du *Royal Charter* était presque toute retirée. Pas de navires américains signalés. Je fis voile de nouveau pour la Pointe-aux-Esquimaux, où j'arrivai le 20. J'y trouvai tout en bon ordre. Dix familles venaient justement d'y arriver des îles de la Madeleine. La pêche aux phoques avait été peu abondante, quoique certaines goëlettes eussent très-bien réussi. La pêche à la morue avait été bonne ; un navire venait justement d'arriver avec 600 quintaux de ce poisson. La population des îles de la Madeleine est poussée à émigrer sur la côte nord du Labrador, pour les raisons suivantes :—On paie, aux îles de la Madeleine, un fort loyer pour la terre, et si l'on cherche un abri dans un port, il faut encore payer ; tandis qu'à la Pointe-aux-Esquimaux, on n'a rien à payer pour la terre, et l'entrée du vaste port en est libre. Mais le principal attrait qui les pousse à émigrer, est la grande distance qu'ils ont à parcourir pour se rendre des îles de la Madeleine aux endroits de pêche au phoque et à la morue, tandis qu'à la Pointe-aux-Esquimaux, cette pêche est à leurs portes.

Le 21, je partis de la Pointe-aux-Esquimaux pour l'île aux Perroquets, où j'appris que cinq vaisseaux faisaient la pêche. On me dit d'abord que c'était des navires américains, mais dans la suite je sus qu'ils étaient tous de la Nouvelle-Ecosse. Je fis voile de l'île aux Perroquets pour l'extrémité ouest d'Anticosti ; mais les vents contraires soufflaient avec une telle violence que nous fûmes forcés de retourner chercher abri dans le port de Mingan. Je trouvai que tout y allait bien, et que pas un seul navire de pêche américain n'y avait paru depuis le printemps. J'accostai en cette endroit un navire des provinces maritimes. Le 24, je partis de Mingan à destination de Gaspé. Le 25, au large de l'extrémité ouest d'Anticosti, je hélai des pêcheurs qui m'apprirent que la pêche à la morue était bonne. Il n'y avait pas d'Américains. Le soir, je jetai l'ancre à Gaspé, et pris à bord M. J. F. Whiteaves, délégué par la Société d'Histoire Naturelle de Montréal, pour faire des recherches scientifiques sur la nourriture des poissons, etc., dans les eaux profondes du Golfe St. Laurent.

Le 27 juillet, nous partîmes de Gaspé. La *Stella Maris* continua sa croisière, et la drague fut jetée aussi souvent que possible entre Percé, Bonaventure, le Cap des Rosiers et l'extrémité ouest de l'île d'Anticosti, jusqu'au 20 août, date où je mouillai à Percé à 9 heures du matin.

En débarquant à cet endroit, j'appris qu'une goëlette américaine, la *B. A. Baker*, capitaine Quincy, de Gloucester, Mass. était parti de Percé, le soir du 18 août, avec deux jeunes filles de la localité. A la demande du père d'une de ces filles, vous m'ordonnâtes de poursuivre le navire et d'arracher la malheureuse enfant de sa dangereuse position. Après avoir obtenu un mandat d'arrêt et fait assermenter un de mes hommes comme constable, je partis à la poursuite du *B. A. Baker*, qu'on disait pêcher sur le banc des Orphelins à 25 ou 30 milles de Percé.

Le lendemain matin, le 21, je vis un navire sur le banc des Orphelins, avec sa grande voile déployée. Je me dirigeai vers lui ; après avoir délivré la jeune fille sans éprouver de résistance, je retournai à Percé où elle fut rendue à sa famille.

Le 22 août, parti de Percé pour les îles de la Madeleine, ayant encore à notre bord M. J. F. Whiteaves. Nous arrivâmes le 24 au matin, après avoir essuyé beaucoup de mauvais temps. Je vis qu'ils étaient tous là. Peu de navires avaient fait la pêche au hareng du printemps. Celle du maquereau avait été peu fructueuse au printemps. La pêche de la morue était bonne. La glace était restée tard cette saison. La chasse au phoque autour des îles de la Madeleine avait complètement manqué. Le 25, je traversai le Havre-aux-Maisons, où j'accostai une goélette américaine qui s'y était mise à l'abri. Depuis le printemps, pas plus de vingt goélettes américaines n'étaient allées aux îles de la Madeleine. La pêche du maquereau se faisait autour de l'île du Prince-Edouard, où ce poisson abondait.

Le 26 août, quitté les îles de la Madeleine dans l'intention de draguer à 50 milles au nord du Rocher-aux-Oiseaux. Après avoir parcouru notre distance d'après le loch breveté, et croyant que nous étions à peu près sur la ligne des 300 brasses, le 27, nous draguions avec succès. M. J. F. Whiteaves décida ensuite qu'il renoncerait au draguage, parce que la saison était trop avancée, et nous nous dirigeâmes sur Gaspé, pour l'y mettre à terre. Après une rude traversée, nous arrivâmes à Gaspé le 29, où débarquèrent M. Whiteaves et son assistant.

Le 5 octobre, je reçus un télégramme de votre département m'ordonnant de partir de suite pour Québec avec la *Stella Maris*. Je me hâtai d'obéir à vos ordres. Après avoir fait faire quelques réparations dont mon navire avait besoin, et payé ces travaux, je partis pour Québec le 10 octobre. Le 11, dans le trajet d'Anticosti à la Malbaie, je perdis mon gui de foc volant. J'atteignis la Malbaie à l'aide des petites voiles, et ce dommage réparé, le 13 je continuais ma route vers Québec, où, après une navigation difficile, j'arrivais le 22 octobre à 1 p. m. Nous travaillâmes de suite au débarquement et partie de l'équipage fut congédiée. Le 23, la *Stella Maris* était remise à son propriétaire et le reste de l'équipage payé.

Avant de terminer ce rapport, je dois dire que très peu de navires de pêche américains ont fréquenté la baie des Chaleurs, les îles de la Madeleine et la côte nord. Ils se sont tenus principalement autour de l'île du Prince-Edouard. La paix et le bon ordre ont régné sur la côte tout l'été. Le rendement des pêcheries peut être considéré comme moyen, et grâce à la protection efficace exercée par votre département, nos pêcheries sont aujourd'hui dans un état très prospère.

J'ai l'espoir, monsieur, que tout faibles qu'ils ont été, mes services recevront votre approbation.

J'annexe à ce rapport une liste des navires accostés et saisis par moi durant la saison.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre très-obéissant serviteur,

LS. HONORIUS LACHANCE,

Commandant du croiseur de la police de Marine, le *Stella Maris*.

L'Hon. PETER MITCHELL,

Ministre de la Marine et des Pêcheries, Ottawa.

ANNEXE

ÉTAT GÉNÉRAL des bâtiments accostés dans la saison de 1872,

Noms des bâtiments et des propriétaires.			Tonnage.		Port d'enregistrement.
Bâtiments.	Propriétaires.	Capitaines.	Tonneaux.	Hommes.	
Jenne Marie.....	Cimier Cheophile.....	G. Joseph.....	26	8	Miquelon.....
Three Sisters.....	Gaspore.....	T. Decost.....	39	8	do.....
Mattie S. Clark.....	Procter.....	D. McGilvery.....	70	11	Gloucester.....
Watchman.....	J. C. Adams.....	Heal.....	42	9	Camden.....
E. K. Kane.....	Whalen et Cie.....	Morrison.....	50	10	Salem.....
Commodore Foot.....					Gloucester.....
R. J. Evans.....	Morgan.....	Morgan.....	78	10	Berryport Nord.....
Golden Horn.....	John Bates.....	F. Torry.....	47	12	Cohasset.....
Rio Grande.....	Bannister.....	Bannister.....	42	8	Provincetown.....
D. H. Mansfield.....	Williams.....	Williams.....	37	4	Gloucester.....
W. D. Daisby.....	M. E. Tower et Cie.....	T. W. Daisby.....	98	21	Boston.....
Gertie Lewis.....	G. P. Hodston.....	Lewis.....	72	16	Baie de Booth.....
Chas. C. Dame.....	D. Saywood.....	Beverage.....	89	19	Gloucester.....
W. J. Dale.....	Dodd et Tarr.....	M. H. McNeil.....	69	6	do.....
Enola C.....	Smith et Gott.....	R. Cunningham.....	65	15	do.....
A. M. Howe.....	Eldrige et Statson.....	Wm. Frost.....	53	10	Chatham.....
Cadet.....	G. H. Smith.....	G. H. Smith.....	60	14	Gloucester.....
Laura A. Dodd.....	Layton et Cie.....	P. Malady.....	94	19	do.....
Onward.....	Stephen Steward et Abram B. Cox.....	Tremain.....	52	5	Havre d'Isaac.....
Selita A. Hendric.....	S. B. Morey.....	S. B. Morey.....	77	5	Ile au Cerf.....
Maria Elizabeth.....	A. McGuire.....	A. McGuire.....	44	5	Guysborough.....
Sabine.....	T. L. Holmes.....	T. L. Holmes.....	50	4	St. André.....
Mermiad.....	J. Roberts.....	J. Roberts.....	47	4	Gaspé.....
Tidal Wave.....	R. Pew.....	J. Goslin.....	65	11	Gloucester.....
Dalia Hodgkins.....	E. M. Dyer.....	J. E. Carline.....	95	11	Provincetown, Mass.....
Attie B. West.....	Shoot et Merchant.....	R. H. Hulbert.....	58	14	Gloucester.....
Sarah.....	P. Doyle.....	P. Doyle.....	48	3	Port Hood.....
Webster.....	Seth Grant et Silas P. Grant.....	Silas P. Grant.....	52	14	Cap au Marsouin.....
Anner Lewis.....	David Warren.....	C. B. Sawyer.....	52	12	Ile au Cerf.....
Lant.....	Aaron D. Wells.....	Robert Allen.....	53	13	Gloucester.....
Adden Story.....	John J. Rowe.....	John J. Rowe.....	61	14	do.....
Abigail.....	George Dennis.....	Richard Annen.....	31	5	do.....

CC.

par les officiers ayant le commandement de la police de marine.

Lieux et jours où les bâtiments ont été accostés.		Nom des officiers qui ont accostés les bâtiments.	Remarques.
Date.	Où visités.		
1872.		Jas. A. Tory, Commandant de la goélette J. W. Dunscomb.....	
Juin 18	Iles de la Madeleine.	do.....	Provis. de pêche ; venue pour prendre de la boîte.
do 18	do.....	do.....	do do do
Juil. 24	Louisbourg.....	do.....	do allant aux bancs ; avait bes. d'hom.
Août 19	Canso.....	do.....	220 qtx. de morue ; de Quero ; besoin de boîte e d'eau.
do 26	Sydney.....	do.....	Provisions de pêche ; besoin de boîte et de glace.
do 27	do.....	do.....	Ce navire a essayé de s'échapper et a sorti des limites ; il n'a pas été accosté.
do 30	Ship Harbor.....	do.....	Prov. de pêc. ; venue se met. à l'abri ; allant à la baie
do 31	do.....	do.....	187 barils de maquereau ; Baie des Chaleurs.
do 31	do.....	do.....	600 qtx. de maquereau ; banc de Bradley.
Sept. 9	Sydney.....	do.....	Différentes marchandises ; saisie pour violation des lois du revenu.
do 13	Cap Nord.....	do.....	490 barils maquereau ; Bradley ; venue pour pêcher ; renvoyée.
Oct. 5	Sydney.....	do.....	240 barils maquereau ; Iles du Prince-Edouard et de la Madeleine.
do 5	do.....	do.....	250 do do do
do 22	do.....	do.....	Provisions de pêche et marchandises ; allant à Terre-neuve.
do 26	Guysborough.....	do.....	340 barils maquereau ; Iles du Prince Edouard et de la Magdeleine.
do 26	Canso.....	do.....	160 qtx. morue ; banc du mil. ; venue pour répar.
do 26	do.....	do.....	340 barils maquereau ; Iles du Prince-Edouard et de la Madeleine.
do 26	do.....	do.....	360 do Bradley et baie des Chaleurs.
Juin 15	Port Hood.....	Wm. T. Frost, Commandant de la goélette New England.....	Venant d'Halifax, avec cargaison générale pour le Labrador.
do 22	Port Hawkesbury.....	do.....	Chargement de farine pour les ports de la côte du Cap-Breton.
do 22	Port Mulgrave.....	do.....	Venant d'Halifax avec cargaison générale pour les ports de la côte.
July 1	do.....	do.....	De St. André, N.-B., voyage de trafic.
do 1	do.....	do.....	D'Halifax, N.-E., sur lest, allant à Gaspé.
do 17	Port Hood.....	do.....	Appareillant pour la pêche au maquereau.
do 18	do.....	do.....	Appareillant pour la pêche. Le capitaine avait été averti par ses propriétaires de prendre garde aux cutters.
do 24	do.....	do.....	Arrivant de Gloucester. Appareillant pour la pêche sur la côte de l'île du Prince-Edouard.
do 25	Port Hastings.....	do.....	D'Halifax, avec cargaison générale pour Port Hood et Cap Mabou.
do 31	Port Hood.....	do.....	Débarqué 217 barils de maquereau à Steep Creek, détroit de Canso, pris à East Point, île du P.E.
Aug. 1	do.....	do.....	Débarqué en 4 semaines 112 barils à Canso, et en avait pris 60 barils en 8 jours à East Point, île du Prince-Edouard. Pas satisfait de cette pêche.
do 1	do.....	do.....	Pris 198 barils en 4 semaines sur la côte de l'île du Prince-Edouard. Pas satisfait de cette pêche.
do 1	do.....	do.....	Arrivant de Cap Anne et allant aux îles de la Madeleine pêcher le maquereau.
do 1	do.....	do.....	Entré à Port Hood parce que le temps menaçait et venant de pêcher à East Point ; pris 40 barils en 3 semaines.

ETAT GÉNÉRAL des bâtiments accostés dans la saison de 1872,

Noms des bâtiments et des propriétaires.			Tonnage.		Port d'enregistrement.
Bâtiments.	Propriétaires.	Capitaines.	Tonneaux.	Hommes.	
Charger	David Lowe et Cie.	Daniel McKinnon.	53	15	Gloucester
Geo. S. Fogg	B. S. Wright	Jonathan Collins	103	18	Boston
Diploma	A. P. Hodgson	A. H. Pinkham	75	17	Baie de Booth
Abdon Keene	Keene et Cie	W. C. Keene	53	15	Bremen
Yosemite	Geo. Brown et Cie.	Nath. Latham	71	12	Gloucester
Lant	A. D. Wells	Robt. Allen	53	13	do
Tidal Wave	Chas. H. Pugh	Joseph Goslin	72	18	do
Path Finder	Cushing et Cie	Jas. Cushing	67	16	do
Etta Gott	Silo Smith	Edwin Smith	59	14	do
Laura A. Dodd	Leighton et Cie	P. Malada	94	14	do
Chas. C. Dame	Seward	Boveridge	89	19	do
Getty Lewis	G. P. Hodgson	Wilson Lewis	72	16	Baie de Booth
Enola C. .....	.....	Cunningham	66	12	Gloucester
James Bliss .....	.....	McIsaac	62	12	do
B. A. Baker .....	.....	Quiney	37	8	do
D. H. Mansfield .....	.....	Banson	27	4	do
Fitz. J. Babson	J. Cusheon	J. Cusheon	70	17	do
Lucy Cutter	C. Merrill	C. Merrill	54	15	do
Cataler .....	.....	A. Carroll	57	15	do
Alice	J. Brown	E. J. Love	60	15	Salem, Mass.
Martha T. Pike	Burrell et Cie.	G. Howard	80	17	Newburyport

par les officiers ayant le commandement de la police de marine.—Fin.

Lieux et jours où les bâtiments ont été accostés.		Noms des officiers qui ont accosté les bâtiments.	Remarques.
Date.	Où accosté.		
1872.			
Sept. 2	do	Geo. Matson, Command't goëlette <i>Katie</i>	D'East Point, île du Prince-Edouard; 4 semaines dehors; prise, 100 barils.
do 2	do	do	Avait pêché 4 semaines entre le cap Nord et la Pointe Miscou; prise 275 barils, devait revenir dans la baie.
do 2	do	do	D'East Cape; pris 200 barils en 5 semaines, le maquereau abondait et ne prenait pas l'hameçon.
do 11	Au large de Eddy	do	Des îles de la Madeleine, et s'en retournant, pris 206 barils en 5 semaines, 1½ qtal. de morue.
do 11	Détroit de Canso	do	De Gloucester allant au banc de Mingan.
do 12	Port Hood	do	D'East Point, venu faire de l'eau et du bois; pris 150 barils en 5 semaines au cap Nord et à Miscou.
do 13	do	do	D'East Point, s'en retournant; pris 280 barils en 8 semaines. Impossible de rien faire si on leur permet d'approcher de la côte.
do 19	do	do	Pêché 2 semaines au large d'East Point, pris 70 barils, avait été obligé de chercher un port. Dit qu'il y avait 70 bâtiments au large d'East Point.
do 29	Au large de Margaree	do	D'East Point, cherchant de la boîte; pris 160 barils en 6 semaines. Pêche peu fructueuse aux îles de la Madeleine.
do 30	do	do	Avait pêché 7 semaines au large d'East Point; pris 305 barils. Pêche peu fructueuse aux îles de la Madeleine.
Oct. 4	Sydney, C.B.	do	Venait de pêcher aux îles de la Madeleine. Fort vent au large. Venu chercher provisions.
do 4	do	do	Des îles de la Madeleine. Forcé de rentrer au port. Perdu une ancre et 30 brasses de chaîne. Pêche impossible à cause du mauvais temps.
Mai 29	Pointe des Monts	L. H. Lachance, Com. goëlette <i>Stella Maris</i>	Saisie pour avoir pêché avec des filets-traines en deça de deux milles de la baie de la Trinité (Pointe-des-Monts.) Avait à bord 2,000 lbs. de fétan et du sel.
Juin 18	Île d'Anticosti	do	Saisie pour avoir pêché avec des filets-traines en deça de 1½ mille de la côte de l'île d'Anticosti, entre la Pointe-du-Cormoran et la pointe est de cette île.
Août 21	Banc des Orphelins	do	Parti de Percé le 20, à la poursuite du <i>B. A. Baker</i> . Rejoint le 21. Pris à mon bord une jeune fille de Percé qui était allée sur le <i>B. A. Baker</i> le 18 contre la volonté de ses parents. Retourné à Percé et renvoyé la fille à ses parents.
do 25	Îles de la Madeleine.	do	40 barils de maquereau. Entré pour se mettre
Juil. 17	Paspébiac	D. M. Browne, Com. <i>Peter Mitchell</i>	l'abri. 70 barils en 10 jours.
do 22	do	do	15 do en une semaine.
do 22	do	do	85 do 10 jours.
Août 14	do	do	408 do en 6 semaines, en grande partie sur
Sept. 15	Baie Miramichi	do	banc des Orphelins.

ANNEXE

TABLEAU des bâtiments saisis par les croiseurs impériaux et canadiens pour

Nom du bâtiment.	No. de tonx.	Nom du capitaine ou du propriétaire.	Port d'attache.	Date de la saisie, et par qui faite.	Lieu de la saisie, sa distance du rivage.
Wampatuck.....	40	M. Goodwin.....	Plymouth, E.-U.....	27 juin 1870 J. A. Tory, goél. Ida E.	Environ 1½ mille du rivage au large de la côte nord de la baie Aspy, Cap Breton.
J. M. Nickerson..	70	M. McDonald.....	Salem, Mass., E.-U.	27 juin 1870 J. A. Tory, goél. Ida E.	A trois encablures du rivage sur le côté est de la baie Ingonish, N.-E., et immédiatement en dedans de l'île Ingonish.

DD.

faits de violation des lois de pêche et de revenu pendant les saisons de 1870-71.

Si le bâtiment se trouvait au port sans cause, commercerait, etc., était occupé à pêcher, avait pêché ou se préparait à pêcher.	Quand et devant quel tribunal a eu lieu la poursuite, son résultat et si la cause du navire a été défendue par un avocat.	Comment il a été disposé du bâtiment.
<p>Était occupé à pêcher; les hommes rentraient leurs lignes; il y avait sur le pont 15 à 20 poissons venant d'être pris et dont quelques-uns étaient encore en vie, et des lignes à morue. Le capit., qui se trouvait à terre lorsque son bâtiment a été visité, a admis, de retour à bord, qu'il ne pouvait blâmer le com. Tory d'opérer la saisie, mais que ses hommes avaient une envie si enragée de pêcher, qu'ils n'avaient pas voulu se tenir en repos, même après qu'il leur eût dit de ne point pêcher en dedans de la limite pendant qu'il serait absent; et il demandait pour cette raison qu'on voulût bien le traiter avec indulg. L'avocat du défend. ayant eu trois mois durant, toute faculté de prendre con. du témoin. du plai., il n'a rien été fait en vue de contredire ce témoignage. Déf. s'est bornée à alléguer que la pêche s'était faite pend. l'absence du maître et sans sa permission,—allég. restée absolument sans preuve. Avait été averti trois fois aupar., savoir le 25, le 26 et le 27 juin. La veille du jour de la saisie, le com. Tory avait don. au prop. d'amples dét. sur les lois de pêche et sur ses instructions et lui avait même mis dans les mains la circulaire de M. Boutwell, prév. les pêch. américains de ne point empiéter sur la zone prob., enfin avait fait de son mieux pour le dissuader de com. aucun acte de violation. Lorsque le comman. Tory se rendit à bord, l'équip. l'informa que le bât. était venu là à dessein de se procurer de la boitte. Le maître était à terre. M. Tory ordonna à l'équipage de l'env. chercher et de partir dans une heure. Env. une heure après, comme il repassait près de la goél., M. Tory fut prié par le maître de lui perm. de rester le lendemain (dimanche) pour qu'il pût se procurer plus de boitte. M. Tory refusa et informa le capitaine que déjà il avait violé la loi et s'était rendu passible de pénalité. Le dim. matin le Nickerson était encore à l'ancre au même end., et y demeura jusque sur les 6 heures du soir. Étant allé à bord, le com. Tory eut réponse du capitaine que l'équipage était à terre, mais qu'il l'attendait d'un moment à l'autre et qu'il mettrait à la voile immédiatement après le retour de ses hommes. Sur cette assurance, le bâtiment ne fut pas alors retenu.</p> <p>Le lundi, après avoir été au cap Nord, avoir saisi le Wampatuck et l'avoir cond. à Sidney, l'Ida E s'en revint à la baie d'Aspy, et y trouva encore le Nickerson, à moins de trois encablures du rivage. Le com. Tory se rendit à bord, le maître et l'équip. lui dirent qu'ils étaient venus là pour augmenter leur approvisionnement de boitte. Il y avait dans la cale une certaine quantité de harengs frais du matin. Au moment de la saisie, la goëlette contenait, outre ses provisions, 250 quintaux de morue fraîche et 50 quintaux de flétans frais, mis dans de la glace.</p>	<p>Cause jugée à Halifax, à la cour de la vice-amirauté; bâtiment condamné. Cause défendue.</p> <p>A la cour de la vice-amirauté, Halifax; bâtiment condamné. Cause défendue.</p>	<p>Vendu pour \$800. Argent versé au receveur-général après déduction faite de frais et dépens.</p> <p>Il n'en a pas encore été disposé.</p>

TABLEAU des bâtiments saisis par les croiseurs

Nom du bâtiment.	No. de box.	Nom du capitaine ou du propriétaire.	Port d'attache.	Déte de la saisie, et par qui faite.	Lieu de la saisie, sa distance du rivage.
Minnie		M. Campbell	Halifax, N.-E.	28 juil. 1870, Jas. A. Tory, goél. Ida E.	Baie Aspy, Cap Breton.
Lettie	57	{ M. McGowan, propriétaire ; M. Beeman, maître. }	Ile du P.-Edouard ..	18 août 1870, H. E. Betts, goél. Ella G. McLean.	{ A un demi-mil. vis-à-vis le phare, dans le port de Gaspé, prov. de Québec.
Lizzie A. Tarr....	63	MM. Tarr frères.....	Gloucester, Mass., E.-U.	27 août 1870, N. Lavoie, goëlette La Canadienne.	{ A environ 350 verges du rivage, dans la baie Ste. Marguerite, rive nord du golfe St. Laurent, province de Québec.
A. H. Wanson ...	63	M. Webb.....	Do	3 sept. 1870, J. C. E. Carmichael, goél. Sweepstake.	{ A moins de 2 milles au sud de l'île aux Loups de mer, et de 3 milles du rivage du Cap-Breton, N.-E.
H. W. Lewis.....	31	M. Watson.....	Halifax, N.-E.	17 sept. 1870, J. C. E. Carmichael, goél. Sweepstake.	{ A l'île Henry, près de Port Hood, N.-E.
A. J. Franklin		M. Nass.....	Gloucester, Mass., E.-U.	15 oct. 1870, Jas. A. Tory, goél. Ida E.	{ A moins de 2 milles du rivage dans la Grande-Anse, Cap Breton, N.-E.

impériaux et canadiens, etc.—*Suite.*

Si le bâtiment se trouvait sur port sans cause, commerciait, etc., était occupé à pêcher, avait pêché, ou se préparait à pêcher.	Quant et devant quel tribunal a eu lieu la poursuite, son résultat, et si la cause du nav. a été défendue par un avocat.	Comment il a été disposé du navire.
Avait violé les lois de douanes, en entrant dans la baie d'Aspy (qui n'est pas un port ou lieu ouvert) avec des marchandises assujéties à des droits, sans être forcé de faire cette relâche par le gros temps ou par une cause inévitable; avait débarqué à terre des marchandises; essayé d'éviter le canot du cutter qui venait l'ab., et enfin essayé de coul. bas son preneur.	Défendeur condamné à une amende de \$800. A appelé. Cause défendue.	Cause pendante.
Au moment de la capture, pêchait sur la côte de Gaspé; depuis sept jours se livrait à la pêche dans la zone prohibée; avait été visité et averti; a été saisi parce que d'après les apparences le bâtim. appart. à un étranger, les papiers produits par le maître rendant ce bâtim. saisissable également soit pour fait d'infraction à l'acte sur la marine marchande ou pour contravention à l'acte concernant la pêche par les navires étrangers.	Cause pendante aux cours du Nouveau-Brunswick. Défendue.	Cause pendante.
Était à l'ancre à la pointe ouest de la baie de Ste. Marguerite, près des Sept-Iles, côte du St. Laurent, ouest du Mont Joli, à environ 350 verges du rivage. Cinq embarc. de pêche se trouvaient sur le long du bâtim.; l'équip. venait justem. de tendre des lignes, qui allaient de goëlette à terre ferme. On trouva six fletans pris aux hameç. Le maître avoua que le prop. du bâtiment lui avait dit d'aller pêcher là parce que le cutter du gouvernement se montrait rarement dans ce parage; et un des hom. de l'équipage déclara que s'ils eussent eu une bonne lunette d'approche ils n'auraient pas été pris.	Cause jugée à la cour de la vice-amirauté, à Québec. Bâtiment condamné. Cause défendue.	Vendu \$2,801; argent versé au crédit du receveur-général, après déduction des frais et dépens.
Était occupé à pêcher; prenait du maquereau et jetait de la boîte à moins d'un tiers de mille de terre dans la Grande-Anse du Cap-Breton. Lorsque le com. Carmichael monta à bord, il y avait quatre lig. par-dessus le plat-bord à l'eau; plus, hameçons étaient fraich. amorcés, et on voyait sur le pont des écailles de maquereau frais. A l'ap. du cutter le A. H. Wanson avait jeté à l'eau des maq. ronds, afin de faire disparaître ce corps du délit. Ce bâtiment avait été déjà visité et averti.	Cause jugée à la cour de la vice-amirauté, Halifax. Bâtiment condamné. Cause défendue.	Cautionnement de \$3,500 confisqué et en cours de recouvrement.
Saisi pour avoir violé les lois de rev. ayant à bord 2 ou plus de 2 gr. barils de spiritueux et autres marchandises non mentionnées sur le manifeste.	A la cour de la vice-amirauté, Halifax. Défendue.	Cause pendante.
Lorsque le com. Tory monta à bord, des lig. à maq. ét. cueillies sur le plat-bord de la goél., mouillées encore; les hameç. étaient fraich. garnis de boîte; sur le pont il y avait du sang fr. de pois., des ouïes et écailles de maq. frais, avec toutes les apparences qu'on venait à l'inst. de jeter la boîte par-des. bord. Le cap. nia d'av. pêché là en-ded. de la lim.; sur quoi le com. Tory se désista à l'inst. de saisir le bat., mais prévint le cap. que s'il le trompait, il le saisirait plus tard. Par des renseignements obt. de bâtim. britan. qui av. pêché au même end. et dans le même temps que le A. J. Franklin, on constata que cette goëlette avait pêché auprès d'eux, en-dedans de la limite des trois milles, lorsqu'elle fut visitée la première fois. En conséquence elle a été saisie le 15 octobre, ayant été avertie le 7 du même mois.	Cause jugée à la cour de la vice-amirauté, Halifax, Bâtiment condamné, Cause défendue.	Cautionnement confisqué, en cours de recouvrement.

TABLEAU des bâtiments saisis par les croiseurs

Nom du bâtiment.	No. de tonx.	Nom du capitaine ou du propriétaire.	Port d'attache.	Date de la saisie, et par qui faite.	Lieu de la saisie, sa distance du rivage.
Granada		M. Paine	{ Provincetown, Mass., E.-U.	{ 25 oct., 1870 J. A. Tory, goél. Ida E.	{ Port Hood, Cap Breton, N.-E.
Romp	20	M. Oliver	Eastport, Maine, E. U.	{ 8 nov. 1870. A. Betts, goél. Water Lily.	{ Quai d'Oliver, Back Bay, comté de Charlotte, N.B.
White Fawn	64	M. Marshall	{ Gloucester, Mass., E.-U.	{ 25 nov. 1870 A. Betts, goél. Water Lily	{ Head Harbor, Campo-Bello, N.B.
Perseverance	21	M. Thorpe	Eastport, Maine, E. U.	{ 12 jan. 1871 A. Betts, goél. Water Lily.	{ Environ 200 brasses de l'île Fry, dans le hav. de Bliss, co. de Charlotte, N.-B.
S. G. Marshal'	53	M. Marshall	{ Rustico, île du Prince-Edouard.	{ 31 juil. 1870 Capt. Hard- inge, S.S.M. Valorous.	{ Près du rivage, baie de Gaspé
Clara F. Friend	70	M. Grady	{ Gloucester Mass., E.-U.	{ 1870. Capt. Poland S. S. M.. Plover.	{ A 1 mille de terre, devant la Longue Pointe, près de la Pointe Est, I.P.E.
Albert	90	M. Banks	Barrington, N.-E. ...	{ 20 août 1870 Capt. Hard- inge, S.S.M. Valorous.	{ Charlottetown, I. P. E.

impériaux et canadiens, etc.—*Suite.*

Si le bâtiment se trouvait sur port sans cause, commercerait, etc., était occupé à pêcher, avait pêché ou se préparait à pêcher.	Quand et devant quel tribunal a eu lieu la poursuite, son résultat et si la cause du navire a été défendue par un avocat.	Comment il a été disposé du navire.
A l'ancre à Port Hood, et sans aucune sorte de congé. Il y avait à bord 1 pièce de mélasse, 3 futailles d'huile paraffine, 8 boîtes et quart de tabac, 1 caisse de boîtes de caoutchouc, 1 fût de gin, 1 paquet de toile cirée, 2 cais. de thé, 12 rets, 10 ceuilles de corde, 4 paquets et 2 ceuilles de lignes, 1 paquet de liège, 7 grosses d'hameç., 1 boîte de balances, 20 brls. de far., 1 paquet de merlin, 3 doz. de plombs à morue, 16 bois, de pommes de terre, 3 brls. de bœuf, 1 brl. de lard, 2 tints. de beurre et d'aut. prov., outre une grande quantité de sel — les dites prov., vu l'état avancé de la saison, étaient en quantité excessive pour l'usage du bât. et n'étaient pas nécessaires pour une campagne de pêche; mais formaient just. la carg. ord. d'un voy. de com. Les agrès et ustensiles de pêche trouvés à bord n'étaient pas seuls, neufs, mais n'ava. jamais servi ni même été monté ou mis en œuvre. Le bât. était ént. dans le port Hood sans y être forcé par le mauvais temps ou aut. cause urg; le temps fut pasab. pend. toute la jour. où se fit la saisie, et si le bât. eût été des tiné (comme il le prêt.) pour la baie des Iles, il avait une belle brise réglée pour s'y rendre, et était hors de sa route dans ce port. Les emballages des march. étaient frais et intacts, Ayant, d'après un témoignage digne de foi et l'aveu subséquent du maître, pêché et pris 500 brls. de hareng, le et avant le 5 nov. 1870, à l'entrée du Grand Havre, au lieu appelé les Trois-Iles, près de Grand-Manan, dans les eaux canadiennes, et à moins de trois milles de terre.	Conduit à Halifax pour jugement. Bâtiment cautionné.	Cause pendante
S'apprêtait à pêcher à Head Harbour, petite baie située dans la partie orientale de Campo Bello, N.-B., en achetant du hareng comme boitte.	Cause jugée à St. Jean, N.B., à la cour de la vice-amirauté. Bâtiment condamné. Non défendue.	Vendu pour \$270.
Était occupé à pêcher au havre de Bliss, N.-B., à moins de trois milles de la côte, et avait des filets tendus au moment de sa capture.	Cause jugée à St. Jean, N.B., à la cour de la vice-amirauté. Monition refusés, l'intention de pêcher dans les eaux britanniq. n'ayant pas été prouvée.	Relâché.
Le bâtiment appartenait à M. Hall, citoyen améric. faisant des affaires à Charlottetown, était enregistré illégalement et portait le pavillon anglais pour couvrir ses opérations de pêche en fraude dans la zone prohibée. Le capitaine avait plusieurs fois jeté ses seines à l'eau à Sandy Beach, bassin de Gaspé, et apporté à terre de grandes quantités de jeunes morues, qui lui étaient inutiles.	Conduit à St. Jean pour être mis en jugement. Condamné.	Vendu pour \$165.
Était occupé à pêcher à un mille du rivage, au milieu d'une nombreuse flotte de goélettes. Avait déjà été visité et averti à plusieurs reprises.	Conduit à Charlottetown pour être mis en jugem. Délivré par l'équipage et repris. Cause défendue.	Pas d'avis du résultat.
Avait enfreint le 45e article de l'acte de la marine marchande.	Cause jugée à Charlottetown, à la cour de la vice-amir. Bât. condamné.	Pas d'autres renseignements.

TABLEAU des bâtiments saisis par les croiseurs

Nom du bâtiment.	No. de tonx	Nom du capitaine ou propriétaire.	Port d'attache.	Date de la saisie, et par qui faite.	Lieu de la saisie, sa distance du rivage.
Samuel Gilbert. . .	51	Richard Hanan.	{ Gloucester, Mass., F. U.	{ 24 juil. 1871 N. Lavoie, goëlette La Cana- dienne.	{ A envir. 2 milles N. O. quart O. de l'île Perroquet près de Mingan, sur la côte nord du golfe St. Laurent.
Franklin S. Schenck	46	Alden B. Grimes.	Rockport, Mass., E. U.	{ 16 août 1871 D. M. Browne goëlette New Eng- land.	{ En rade de Paspé- biac dans la baie des Chaleurs, pro- vince de Québec.
E. A. Horton.	100	{ Messrs. McKenzie et Knowlton.	{ Gloucester, Mass., E. U.	{ 1er sept. 1871 James A. Tory, goël. Sweepstake	{ Devant la chapelle de Morristown, baie d'Antigonish, N. E. à moins d'un mille du rivage.
En C.	66	Richd. Cunningham.	do	{ 29 mai 1872 L. H. La- chance, goël. Stella Maris	{ A moins de 2 milles du rivage, dans la baie de la Trinité, rive nord du golfe St. Laurent, pro- vince de Québec.

impériaux et canadiens, etc.—*Suite.*

Si le bâtiment se trouvait au port sans cause, commerciait, etc., était occupé à pêcher, avait pêché ou se préparait à pêcher.	Quand et devant quel tribunal a eu lieu la poursuite, son résultat et si la cause du navire a été défendue par un avocat.	Comment il a été disposé du navire.
Au moment de la saisie, la goëlette recevait de la morue fraîche de l'un de ses bateaux plats placé à son côté. Deux autres de ses embarcations pêch. à 450 ver. du riv. et les hommes qui les mont. étaient occ. à rentrer leurs lig. avec les pois, accroc. aux hameç. Lorsqu'on les a prises elles étaient à moitié remp. de mor. fraîchem. capturées, et on y a trouvé aussi un engin de pêc. dont on se sert pour pre. la mor. Le propriétaire admit avoir pêché, mais prétextait pour son excuse qu'il croyait que les dispositions du traité de Washington étaient en vigueur.	Cause jugée à la cour de l'amirauté de Québec. Bâtiment condamné.	Navire relâché après avoir payé les frais.
Était à pêcher à 280 brasses du rivage. On a trouvé des harengs et des maquereaux dans les rets du propriétaire au moment de la saisie. Le capitaine, d'abord, nia que les rets fussent à lui; mais admit après sa contravention, et, pour s'excuser, prétendit qu'un homme, qu'il avait rencontré sur la grève de Paspébiac, le soir précédent, avait tendu les rets, avec l'aide d'un des hommes de la goëlette, à la condition que le poisson pris serait acheté pour le bâtiment. Sur la question qui lui fut faite comment se nommait ce terrien, le capitaine répondit qu'il ne savait ni son nom ni le lieu de sa demeure. Après des informations prises avec soin à terre parmi les pêcheurs et les habits. de Paspébiac, on ne put trou. trace de cet hab. qui, à son dire av. aidé à ten. les rets	Bât. conduit à Québec, pour être mis en jugem. }	Navire relâché sur cautionnement.
Était à pêcher au moment de la saisie; le capitaine et plusieurs de ses hommes admirèrent le fait d'usurpation. Il y avait à bord environ 8 barils de maquereaux nouvellement tranchés et salés, sur lesquels se voyait du sang encore frais.	Bâtiment conduit à Guysboro' et placé sous la charge du percepteur des douanes du port.	Volé par des citoyens des Etats-Unis dans la nuit du 8 octobre 1871, du dock de M. Thomas Condon, qui, quoique engagé par le percepteur des douanes pour faire le guet et garder le bâtiment, l'a laissé enlever clandestinement.
Activement occupé à pêcher lors de la saisie; avait pêché toute la journée avec des filets-traines placés à 50 ou 60 verges de la rive et s'étendant sur 5 ou 6 milles le long de la côte, entre la Pointe des Monts et la Baie de la Trinité. Lors de la saisie, le bateau était à l'abri dans la limite de deux milles du rivage; il y avait sur le pont deux fétans tout frais pêchés, et deux de ses hommes étaient occupés à lever deux trains tendus tout près de la Baie de la Trinité. Quand la chaloupe fut abordée on constata qu'elle contenait deux fétans. Le commandant avoua avoir commis l'infraction, mais il sollicita vivement sa remise en liberté sous prétexte que c'était son premier délit. Il avait été averti, avant de venir dans la B. de la Trinité, de ne pas pêcher dans les limites défendues. Lors de la saisie le bateau avait à bord une cargaison d'à peu près 2,000 livres de fétan et de sel.	.....	Caution libérées.

TABLEAU des bâtiments saisis par les croiseurs

Nom du bâtiment.	N ^o . de tonx.	Nom du capitaine ou du propriétaire.	Place d'attache.	Date de la saisie, et par qui faite.	Place de la saisie, sa distance du rivage.
James Bliss.....	62	Allan McIsaacs.....	{ Gloucester, Mass., E. U.	{ 18 juin 1872. L. H. Lachance, goél. Stella Maris	{ En deça de 1½ mille de l'extrémité est de l'île d'Anticosti, dans le golfe St. Laurent, provin- ce de Québec.

DÉPARTEMENT DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES,
Division des Pêcheries, OTTAWA 1873.

(Certifié),

W. F. WHITCHER,
Commissaire des Pêcheries.

impériaux et canadiens, etc.—*Fin.*

Si le bâtiment se trouvait au port sans cause, commerçait, etc., était occupé à pêcher, avait pêché ou se préparait à pêcher.	Quant et devant quel tribunal a eu lieu la poursuite, son résultat et si la cause du navire a été défendue par un avocat.	Comment il a été disposé du navire.
Lors de la saisie, il était en deça de 1½ de la rive entre la Pointe Cormoran et l'extrémité Est de l'île d'Anticosti. Il pêchait le flétan avec cinq filets-traines tendus autour du bateau, entre 500 yards et 1½ mille de la rive et y pêchant depuis trois jours. Le commandant a reconnu son délit et déclaré que ses propriétaires l'avaient averti de ne pas exposer leur bateau.	Cautions libérées.

P. MITCHELL,
Ministre de la Marine et des Pêcheries.

INDEX DES ANNEXES DU RAPPORT

DU

DÉPART. DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES.

PARTIE I.

DIVISION DE LA MARINE.

No.	PAGE.
1.—Etat des dépenses pour le service des phares en amont de Montréal.....	2
2.—Rapport de la Maison de la Trinité de Montréal.....	7
Etat des dépenses.....	11
Entretien des phares entre Québec et Montréal.....	12
Fonds des pilotes invalides, pour l'année de calendrier.....	14
3.—Rapport de la Maison de la Trinité de Québec.....	17
Fonds des marins invalides, pour l'année de calendrier.....	22
Etat des dépenses.....	28
4.—Rapport de l'agent de Québec.....	29
Etat des dépenses pour l'entretien des phares en aval de Québec.....	43
5.—Rapport de l'agent de la Nouvelle-Ecosse.....	58
Etat des recettes pour le compte du revenu casuel.....	68
Etat des dépenses pour l'entretien des phares.....	69
Etat des dépenses pour les établissements de secours des îles au Sable et au Phoque.....	78
6.—Rapport de l'agent du Nouveau-Brunswick.....	77
Rapport de l'inspecteur des phares.....	82
Etat des dépenses pour l'entretien des phares.....	86
7.—Rapport de l'agent de la Colombie Britannique.....	91
Aperçu des recettes et dépenses depuis le commencement de la Confédération, 20 juillet 1871, jusqu'à la fin de l'année fiscale.....	93
8.—Etat des dépenses pour le service des steamers fédéraux.....	94
Subventions aux steamers.....	103
9.—Etat des dépenses pour la construction de phares, sifflets d'alarme et phares flottants dans tout le Canada.....	104
10.—Rapports des hôpitaux de la marine à St. Jean et St. Andrew, Nouveau-Brunswick.....	115
11.—Etat des dépenses faites pour les hôpitaux de la marine, pour les marins malades et invalides, et pour les marins naufragés et dénués de ressources.....	117
12.—Etat des recettes pour le compte du fonds des marins malades, dans tout le Canada.....	123
13.—Rapport sur la police de rade de Montréal.....	12
Tableau indiquant le nombre des prisonniers arrêtés par la police de rade de Montréal.....	127
14.—Rapport du chef de la police de rade de Québec.....	128
Etat indiquant le nombre de personnes arrêtées par la police de rade de Québec, les délits commis par ces personnes, et leur nationalité.....	130

	PAGE.
15.—Etat des dépenses faites pour la police de rade de Montréal et de Québec.....	132
Etat des recettes des honoraires de la police de rade perçus à Montréal.....	134
Do do do Québec.....	134
16.—Second rapport du bureau météorologique	135
Tableau I.—Température moyenne de chaque mois, aux différentes stations d'observation en Canada, depuis septembre 1871, jusqu'à août 1872, inclusivement.....	147
Tableau II.—Maximum de la température de chaque mois, do do	149
Tableau III.—Minimum de la température de chaque mois, do do	151
Tableau IV.—Température moyenne pendant chaque trimestre et chaque année, depuis septembre 1871 jusqu'à août 1872, avec indication du maximum et du minimum de la température de chaque année et des dates auxquelles ils se sont produits.....	153
Tableaux V à XVI inclusivement.—Température moyenne de chaque jour, à certaines stations d'observation, corrigée pour la variation diurne.....	155
Tableau XVII.—Pourcentage de nuages pour chaque mois et pour l'année, à certaines stations. 167	167
Tableau XVIII.—Quantités de pluie tombées par mois et par année, aux différentes stations d'observation, les stations de la province d'Ontario et de la Nouvelle-Ecosse étant groupées par districts.....	169
Tableau XIX.—Quantités de pluie tombées par trimestre, aux différentes stations d'observation, avec indication des quantités de neige tombées par mois et des quantités totales de pluie et de neige réduite en eau.....	172
Tableau XX.—Nombre de jours de pluie pendant chaque mois et chaque année aux stations mentionnées dans le tableau XVIII.....	175
Tableau XXI.—Nombre de jours de pluie pendant chaque trimestre, avec indication du nombre de jours de neige.....	178
Tableau XXII.—Hauteur moyenne en pouces de l'eau tombée dans les différentes provinces avec indication du nombre moyen de jours de pluie pendant la même période, les provinces d'Ontario et de la Nouvelle-Ecosse étant divisées par districts.....	181
Tableau XXIII.—Hauteur moyenne de la pluie tombée par trimestre dans les différentes provinces, et hauteur moyenne de neige tombée par et par année, avec indication du nombre moyen de jours où il a plu ou neigé.....	182
Tableau XXIV.—Hauteur de la pluie (à l'exclusion de neige) et nombre de jours de pluie, dans les différentes provinces, pour chaque trimestre et année, avec la hauteur annuelle et le nombre de jours de neige, depuis septembre 1869 à août 1872.....	183
Etat des dépenses.....	184
17.—Rapport sur l'observatoire de Montréal.....	186
Tableau des observations.....	188
18.—Rapport sur l'observatoire de Québec.....	187
Etat des dépenses.....	189
19.—Rapport sur l'observatoire de Fort Howe, St. Jean, N. B.....	191
Etat des dépenses.....	191
20.—Rapport du préposé de l'engagement des matelots, port de Québec.....	192
21.—Rapport du préposé de l'engagement des matelots, port de St. Jean, Nouveau-Brunswick.....	193
Etat du revenu et de la dépense.....	193
22.—Rapport du président du bureau de l'inspecteur des bateaux à vapeur.....	194
Liste des steamers inspectés durant l'année.....	198
Tableau indiquant le nombre des bateaux à vapeur ajoutés au Canada durant l'année, localités où ils ont été construits, leur force en chevaux, s'ils sont de bois ou de fer, leur tonnage effectif et enregistré, à quoi et où ils sont actuellement employés.....	213
Tableau indiquant le nombre des bateaux à vapeur perdus, démolis ou désarmés comme hors de service, pendant l'année, leur classe et la force de leurs machines, s'ils sont de bois ou de fer, leur tonnage effectif et enregistré, les localités où ils ont été construits, où et à quoi ils étaient employés.....	216

	PAGE,
Ingénieurs des bateaux à vapeur, leurs examens et renouvellements durant l'année.....	217
Etat des droits et honoraires perçus, formant le fonds d'inspection des bateaux à vapeur....	236
Etat des dépenses faites pour l'inspection des bateaux à vapeur durant l'année.....	237
23.—Rapport du président du bureau des examinateurs des capitaines et seconds.....	23 ⁸
Rapport supplémentaire pour le semestre expiré au 31 décembre 1872.....	240
Liste des certificats de compétence et de service accordés aux capitaines et seconds, jusqu'au 1er janvier 1873.....	243
Etat des dépenses en rapport avec l'examen et le classement des capitaines et seconds.....	259
Copie d'un arrêté de Sa Majesté en Conseil donnant effet aux certificats de compétence accor- dés en Canada.....	260
Copie des règles et règlements relatifs à l'examen des candidats.....	263
Blancs des certificats de compétence et de service.....	266
24.—Rapport des commissaires du havre de Québec.....	269
Etat des recettes et dépenses 1871-72.....	270
25.—Rapport des commissaires du havre de Montréal.....	271
Rapport de l'ingénieur.....	272
Rapport du maître de havre.....	277
Nombre des voyages faits par les navires à vapeur en 1872.....	280
Tableau comparé, indiquant la date de l'ouverture et de la fermeture de la navigation, l'arri- vée du premier navire d'outre-mer et le départ du dernier, le tonnage, etc., des navires océaniques pendant les six dernières années.....	281
Classification et tonnage des navires de mer qui sont entrés dans le port pendant les six dernières années.....	282
26.—Copie des règles et règlements pour l'administration du port de Halifax, et du bureau du maître de ce havre.....	283
27.—Etat du montant des perceptions et de la dépense pour le compte des améliorations du havre....	286
28.—Statistique des naufrages et autres accidents de navires océaniques, compilé sur les rapports reçus par le département.....	288
29.—Statistique des naufrages et autres accidents survenus sur les lacs et les eaux de l'intérieur du Canada.....	298
30.—Etat des dépenses faites pendant l'année fiscale pour tenir des enquêtes sur les naufrages.....	302
31.—Etat des dépenses faites pendant l'année fiscale, à titre de récompenses pour sauvetage de vie, l'achat de chaloupes de sauvetage, etc.....	303
32.—Tableau des voyages faits par les navires à vapeur de la Compagnie des vapeurs de Québec et des ports du Golfe, entre Québec et Pictou, avec escale aux ports intermédiaires.....	304
33.—Liste des personnes auxquelles des récompenses ont été accordées par le gouvernement du Canada, jusqu'au 30 juin 1872, pour leur vaillante conduite en sauvant des vies dans le naufrage de navires canadiens.....	306
34.—Liste des personnes, sujettes du Canada, auxquelles des récompenses ont été données par les gou- vernements anglais et étrangers, jusqu'au 30 juin 1872, pour leur vaillante conduite en sau- vant des vies dans le naufrage de navires anglais et étrangers.....	312
35.—Liste des phares du Canada.....	314
36.—Liste des phares, etc., construits durant les cinq années dernières, de juillet 1867 à juillet 1872...	346
37.—Rapport d'un comité de la Maison de la Trinité, Londres, à cette corporation, sur les signaux, d'alarme et les phares du Canada et des Etats-Unis d'Amérique, 1872.....	349
Notes d'une visite faite à Pétrolia et à la raffinerie de pétrole d'Ontario, par le comité de la Maison de la Trinité, Londres.....	367

PARTIE II.

DIVISION DES PÊCHERIES.

A.—Liste des agents des pêcheries du Canada.....	1
B.—Rapport sur la croisière de la goélette du gouvernement <i>La Canadienne</i> pendant la campagne de 1872, avec des statistiques sur les pêcheries de la division du golfe et du bas St. Laurent.....	11
C.—Statistique des pêcheries, sur la rive sud du St. Laurent, entre Québec et le Cap Chatte.....	68
D.—Statistique des pêcheries, sur la rive nord du St. Laurent, de Québec et Bersimis.....	71
E.—Récapitulation générale du produit des pêcheries dans la Province de Québec.....	73
F.—Tableau des bateaux-pêcheurs, etc., aux îles de la Madeleine en 1872.....	74
G.—Précis des rapports des gardes-pêche de la province de Québec.....	83
H.—Rapport sur l'établissement ichthyogénique de Newcastle, Ontario, pour la saison de 1872.....	96
J.—Rapport sur la construction d'un établissement ichthyogénique sur la rivière Restigouche.....	106
K.—Compte-rendu d'une expédition de draguage sur les grands fonds dans le golfe St. Laurent, par M. Whiteaves, M.S.G., etc.....	113
L.—Statistique des pêches dans la Province d'Ontario.....	134
M.—Précis des rapports des gardes-pêche de la province d'Ontario.....	143
N.—Rapport de l'inspecteur des pêcheries de la Nouvelle-Ecosse et du Nouveau-Brunswick.....	151
O.—Statistique des pêches dans la province de la Nouvelle-Ecosse.....	172
P.—do do do do Nouveau-Brunswick.....	174
Q.—Extrait du rapport de l'hon. M. Langevin sur la Colombie Britannique.....	176
R.—Extrait de l'essai couronné de M. Alex. C. Anderson sur la Colombie Britannique.....	181
S.—Extrait de l'esquisse de l'évêque Taché sur les territoires du Nord-Ouest.....	187
T.—Rapport sur les pêcheries de la province de Manitoba, par M. W. T. Urquhart.....	193
<i>Rapports des officiers commandant les croiseurs de la police de marine.</i>	
U.—Rapport du capitaine P. A. Scott, officier commandant le steamer <i>Lady Head</i>	196
V.—do de James A. Tory, officier commandant la goélette <i>J. W. Dunscomb</i>	198
X.—do de D. M. Browne, M. R. do do <i>Peter Mitchell</i>	202
Y.—do de James A. Nickerson, do do <i>S. G. Marshall</i>	205
Z.—do de W. T. Frost, do do <i>New England</i>	207
A.A.—do de George Watson, do do <i>Katie</i>	211
B.B.—do de L. H. Lachance, do do <i>Stella Maris</i>	214
C.C.—Liste des bateaux de pêche étrangers visités.....	218
D.D.—do do do saisis.....	218

LISTE DE DOCUMENTS

DU MINISTÈRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES.

- No. 1.—ETAT des dépenses faites par le département de la marine et des pêcheries en rapport avec la construction et la reconstruction de phares, lumières et sifflets d'alarme, durant l'année fiscale expirée le 30 juin 1872.
- No. 2.—ETAT des recettes et des dépenses en rapport avec la police de havre et fluviale à Québec et à Montréal, pour l'année fiscale expirée le 30 juin 1872.
- No. 3.—ETAT des recettes et dépenses à propos du fonds pour les marins malades, pour l'année expirée le 30 juin 1872.
- No. 4.—ETAT des dépenses de la maison de la Trinité de Montréal, pour l'année fiscale expirée le 30 juin 1872, et un état du fonds des pilotes infirmes, pour l'année fiscale expirée le 31 décembre 1872.
- No. 5.—ETAT des deniers reçus et payés par la maison de la Trinité de Québec pour le fonds des pilotes infirmes de Québec, durant l'année 1872.
-

[Conformément à la recommandation du comité conjoint des impressions, ces documents ne sont pas imprimés.]