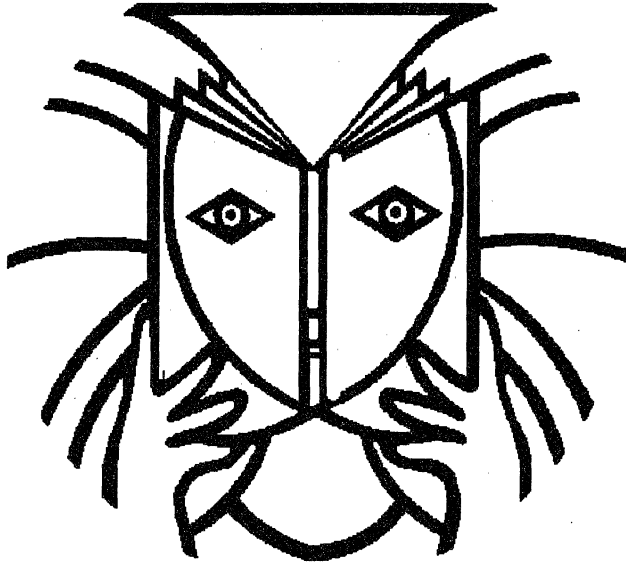




National Library
of Canada

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***

Canada

DOCUMENTS DE LA SESSION

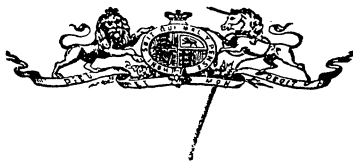
VOLUME 8

DEUXIÈME SESSION DU SEPTIÈME PARLEMENT

DU

CANADA

SESSION DE 1892



VOLUME XXV.

OTTAWA:
IMPRIMÉ PAR S. E. DAWSON, IMPRIMEUR DE SA TRÈS EXCELLENTE
MAJESTÉ LA REINE

1892

↳ Voir aussi la liste numérique, page 4.

INDEX ALPHABÉTIQUE
DES
DOCUMENTS DE LA SESSION
DU
PARLEMENT DU CANADA.

DEUXIÈME SESSION, SEPTIÈME PARLEMENT, 1892.

NOTE.—Pour trouver promptement si un document a été imprimé ou non, on a ajouté les lettres (p.i.) en regard de ceux qui ne sont pas imprimés; on comprendra que ceux qui ne sont pas ainsi marqués sont imprimés. On trouvera de plus amples renseignements concernant chaque document dans la liste qui commence à la page 4.

A	C
Abrogation des traités de commerce..... 24, 24a	Charlebois, F..... (p.i.) 23g
Actionnaires des banques..... 3	Chemins de fer et canaux, Rapport annuel... 9
Affaires des Sauvages, Rapport annuel sur les 14	Chemins de fer, Statistique des..... 9b
Agriculture, Rapport annuel et annexes..... 7	Chemin de fer Canadien du Pacifique..... 34
Albert-Sud, Chemin de fer..... (p.i.) 100	Chemin de fer Canadien du Pacifique... (p.i.) 34a
Annapolis et Atlantique, Chemin de fer. (p.i.) 62	Chemins de fer du gouvernement, Propriétés près des..... (p.i.) 61b
Animaux vivants venant des E.-U..... 68	Chicoutimi et Saguenay, Election de... (p.i.) 92
Animaux vivants, Tarif sur les..... (p.i.) 61d	Colombie-Britannique, Réserves des Sauvages dans la..... (p.i.) 98
Archibald, H. D..... (p.i.) 61a	Colombie-Britannique, Terres fédérales dans la 36
Archives du Canada..... 7a	Colombie-Britannique, Voteurs de la... (p.i.) 41c
Assurances, Compagnies d'..... 4a, 4b	Comité des chemins de fer du Conseil privé..... (p.i.) 80, 80a
Assurances, Rapport annuel..... 4	Commerce et navigation, rapport annuel.... 5
Auditeur général, Rapport annuel..... 1	Commissaire de la laiterie..... 7g
B	Commissaire de la police fédérale..... (p.i.) 21
Baie des Chaleurs, Chemin de fer de la... (p.i.) 88	Commissions aux officiers publics..... 31
Banques, Balances non réclamées dans les... 3a	Commission des lieutenants gouverneurs. (p.i.) 72
Banques chartées..... 3	Commission géologique, Rapport de la..... 13a
Bateaux à vapeur, Inspection des..... 10a	Commissions royales..... 84, 84a
Betterave, Sucre de..... 7c	Commission royale sur le service civil.... 16c, 79
Bibliothèque du parlement, Rapport annuel.. 17	Compagnie de filature de coton dite Domi- nion..... (p.i.) 74
Billets de concession..... (p.i.) 97	Comptes publics, Rapport annuel..... 2
Boucherville, Quai de..... (p.i.) 48a	Concessions de terres aux chemins de fer. (p.i.) 101
<i>British Canadian</i> , Compagnie de prêt et de placements..... (p.i.) 28	Conférence à Washington..... 37
Budget, 1893..... 2	Conseil des examinateurs du service civil.... 16b
Budget supplémentaire..... 2	Cour Suprême..... 56
C	Courriers de la malle..... (p.i.) 83
Canaux, Division du revenu des..... 9c	
Canaux, Péages sur les..... 99	D
Canaux, Statistique des..... 9a	Délégués des fermiers britanniques. . (p.i.) 91
Carling, Honorable John..... (p.i.) 39	Dépenses imprévues..... 22
Carte du Canada..... (p.i.) 67	
Chambre de commerce d'Halifax..... (p.i.) 60a	

D

Dépenses sur les travaux publics..... 65
 Désaveu de la législation..... (p.i.) 51, 52
 Directeur général des postes, Rapport annuel.. 12
 Dividendes impayés dans les banques..... 3a
 Droits d'auteurs, Lois sur les..... 81 (1891)
 Droits pour les marins malades..... (p.i.) 78

E

Eboulement à la citadelle de Québec....(p.i.) 94
 Edifices fédéraux, Eclairage..... (p.i.) 81
 Election de Chicoutimi et Saguenay....(p.i.) 92
 Election des députés.....(p.i.) 25, 25a
 Epinette et pin blanc.....(p.i.) 102
 Etats-Unis, vaisseaux de pêche des..... 23c
 Eugenia, maître de poste d'..... (p.i.) 82
 Exportations et importations.....(p.i.) 43
 Exportations générales.....(p.i.) 54
 Exportations à Terre-neuve.....(p.i.) 44

F

Falsification des substances alimentaires.... 6b
 Farine canadienne.....(p.i.) 44
 Fer en gueuse..... 38
 Fermes expérimentales.....(p.i.) 50a
 Fermes expérimentales, Rapport annuel.... 7f
 Ficelle à lier.....(p.i.) 105
 Filatures de coton teint du Canada, Compagnie des.....(p.i.) 74
 Frontières de Québec..... 71

G

Galops, Rapides des.....(p.i.) 73, 73a
 Gaz, Eclairage au.....(p.i.) 81
 Gouverneur général, Mandats du..... 20
 Gouverneur général, Mandats du.....(p.i.) 20a
 Gratifications de pêche..... 23
 Gratifications sur le fer en gueuse..... 38
 Gravure et impressions.....(p.i.) 69

H

Halifax, Chambre de Commerce d'.....(p.i.) 60a
 Haut Commissaire, Rapport du..... 7b
 Heure unique,.....(p.i.) 90
 Homard, Pêche du..... 23b
 Huile de graine de coton.....(p.i.) 89

I

Ile du Prince-Edouard, Tunnel de l'.....(p.i.) 66
 Ile du Prince-Edouard, Tunnel de l'..... 66a
 Immigrants chinois.....(p.i.) 33
 Impressions et gravure.....(p.i.) 69
 Impressions publiques et papeterie..... 16d
 Importations et exportations.....(p.i.) 43
 Importations des Etats-Unis.....(p.i.) 55
 Industrie de la pêche, Terre-neuve..... 23i
 Ingram, W. H.....(p.i.) 75
 Inspection des bateaux à vapeur..... 10a

I

Intercolonial, Chemin de fer :
 Accidents sur le.....(p.i.) 61a
 Dépenses..... 61c
 Destitution de Michael Quinn.....(p.i.) 61e
 Tarif pour les animaux vivants.....(p.i.) 61d
 Intérieur, Rapport annuel..... 13

J

Jujes de la cour supérieure, Québec.....(p.i.) 87
 Justice, Rapport annuel..... 18

K

Kéwatin, Territoire de.....(p.i.) 30
 Kingston, Bassin de radoub.....(p.i.) 77

L

Lachine, Pont sur le canal.....(p.i.) 63
 La Have, Rivière.....(p.i.) 35
 Lard et produits du porc.....(p.i.) 53
 Laiterie, Commissaire de la..... 7g
 Lennox, Liste des électeurs de.....(p.i.) 41, 41b
 Lieutenants-gouverneurs, Commission des.....(p.i.) 72
 Lily, S.S.M.....(p.i.) 93
 London, Liste des électeurs de.....(p.i.) 41a
 Longueuil, Quai à.....(p.i.) 48a
 Lumière électrique.....(p.i.) 81

M

Mackenzie, Territoire du bassin de la rivière.....(p.i.) 30
 Malles, Canada et Royaume-Uni.....(p.i.) 40
 Mandats du gouverneur général..... 20
 Mandats du gouverneur général.....(p.i.) 20a
 Mandats de l'Orateur.....(p.i.) 25, 25a
 Manitoba, Désaveu des lois du.....(p.i.) 51, 52
 Manitoba, Cause des écoles du..... 46
 Marine, Rapport annuel..... 10
 Marins malades, Droits pour les.....(p.i.) 78
 Milice et défense, Rapport annuel..... 19
 Milice du Canada.....(p.i.) 59
 Mulgrave, Station de.....(p.i.) 61
 McLellan, John Alexander et Peter.....(p.i.) 97

N

New-Carlisle, Quai à.....(p.i.) 48
 Nord-Ouest, Assemblée du.....(p.i.) 103
 Nord-Ouest, Police à cheval du..... 15
 Nouvelle-Écosse, Pétitions d'élections dans la.....(p.i.) 86

O

Obligations et garanties.....(p.i.) 32
 Officiers publics, Commission des..... 31
 Orateur, Mandats de l'.....(p.i.) 25, 25a

P

Pêche sur la rivière Ristigouche.....(p.i.) 23a
 Pêcheries, Rapport annuel..... 11
 Pêcheries sur la côte de l'Atlantique... 23e, 23f, 23h

P	S
Pêcheries, Relevés des, et rapports des inspecteurs 11a	Service civil, Rapport de la Commission Royale..... 16c, 79
Pensions du service civil..... 27	Sorel, Pont de.....(p.i.) 63a
Permis de pêche..... 23c	Soulanges, Canal de..... (p.i.) 47a, 47b
Pétitions d'élection dans la N.-E.....(p.i.) 86	Saint-Césaire, Maître de poste de.....(p.i.) 64
Pin blanc et épinette.....(p.i.) 102	Statistique criminelle..... 7c
Poids, mesures et gaz..... 6a	Statistique des chemins de fer..... 9b
Poisson, etc., de Terre-neuve..... 23d	Statistique mortuaire..... 7d
Police fédérale, Commissaire, de la.....(p.i.) 21	Substances alimentaires, Falsification des.... 6b
Pont sur le canal Lachine..... 63	Sucre de betterave..... 7c
Pont à Sorel.....(p.i.) 63a	T
Pontiac, Comté de.....(p.i.) 76	Tempérance, Compagnie de Colonisation de.....(p.i.) 45, 95
Prince, Comté de, I.P.-E.....(p.i.) 57	Terre-neuve, Acte concernant la boîte de..... 23e, 23f, 23h, 23j
Prohibition, Pétitions concernant la..... 58	Terre-neuve, Admission de, dans la Confédération..... 70
Propriétés près des chemins de fer de l'État.....(p.i.) 61b	Terre-neuve et du Canada, Commerce de.....(p.i.) 60a
Q	Terre-neuve, Exportations à.....(p.i.) 44
Québec, Frontières de..... 71	Terre-neuve, Importations de..... 23d
Québec, Juges de la cour supérieure de.....(p.i.) 87	Terre-neuve, Industrie de la pêche à..... 23i
Québec, Droits de tonnage à.....(p.i.) 60	Terre-neuve, Permis de pêche à..... 23c
Quinn, Michael..... (p.i.) 61e	Terres fédérales..... 36a
R	Terres fédérales dans la Colombie-Britannique 36
Recensement du Canada.....(p.i.) 96	Terres vendues par la Cie C.C.P.....(p.i.) 34a
Recettes et paiements.....(p.i.) 26 à 26h	Traité de commerce..... 24, 24a
Recettes dans les territoires non organisés.....(p.i.) 30	Travaux publics, Dépenses sur les..... 65
Relevés des pêcheries et rapports des inspecteurs..... 11a	Travaux publics, Rapport annuel..... 8
Réserves des Sauvages dans la Colombie-Britannique.....(p.i.) 98	Trent, Canal de la Vallée de la..... 47
Ristigouche, Pêche dans la rivière.....(p.i.) 23a	Truro, Accident à.....(p.i.) 61a
Revenu de l'intérieur, Rapport annuel du.... 6	Tunnel entre l'I.P.-E. et la terre ferme.....(p.i.) 66
S	Tunnel entre l'I.P.-E. et la terre ferme.... 66a
Sciure de bois dans les rivières.....(p.i.) 35	V
Secrétaire d'Etat, Rapport annuel..... 16	Vaches à la Ferme expérimentale.....(p.i.) 50
Sénat, Débats du.....(p.i.) 85	Vaisseaux de pêche des Etats-Unis..... 23c
Service civil, Conseil des Examineurs du.... 16b	Voteurs dans la Colombie-Britannique.....(p.i.) 41c
Service civil, Irrégularités dans le..... 49	W
Service civil, Liste du..... 16a	Waldron, Cie du Ranche.....(p.i.) 104
Service civil, Pensions du..... 27	Washington, Conférence de..... 37
	Welland, Election de.....(p.i.) 42
	Wood, A. F.....(p.i.) 29

Voyez aussi l'Index alphabétique, page 1.

LISTE DES DOCUMENTS DE LA SESSION

Arrangée par ordre numérique, avec leur titre au long; les dates auxquelles ils ont été ordonnés et présentés aux Chambres du parlement; le nom du député qui a demandé chacun de ces documents, et si l'impression en a été ordonnée ou non.

MATIÈRES DU VOLUME 1.

1. Rapport de l'Auditeur général sur les comptes des crédits, pour l'exercice expiré le 30 juin 1891. Présenté le 15 mars 1892, par l'hon. G. E. Foster.

Imprimé pour la distribution et les documents de la session.

MATIÈRES DU VOLUME 2.

2. Comptes publics du Canada pour l'exercice expiré le 30 juin 1891. Présentés le 1er mars 1892, par l'hon. G. E. Foster. 2a. Budget pour l'exercice qui se terminera le 30 juin 1893; présenté le 14 mars 1892. 2b. Budget supplémentaire pour l'exercice terminé le 30 juin 1893; présenté le 31 mars 1892. 2c. Budget supplémentaire pour l'exercice qui se terminera le 30 juin 1893; présenté le 27 juin 1892.

Imprimés pour la distribution et les documents de la session.

3. Liste des actionnaires des banques chartées du Canada, à la date du 31 décembre 1891. Présentée le 22 mars 1892, par l'hon. G. E. Foster.

Imprimée pour la distribution et les documents de la session.

MATIÈRES DU VOLUME 3.

- 3a. Rapport des dividendes restant impayés et des montants ou balances au sujet desquelles il n'a pas été fait de transactions, ou sur lesquelles il n'a pas été payé d'intérêt depuis cinq ans ou plus, avant le 31 décembre 1891, dans les banques chartées du Canada. Présenté le 12 mai 1892, par l'hon. G. E. Foster.....

Imprimé pour la distribution et les documents de la session.

4. Rapport du surintendant des assurances pour l'année finissant le 31 décembre 1891.

Imprimé pour la distribution et les documents de la session.

- 4a. Sommaire préliminaire des relevés des compagnies d'assurance sur la vie faisant affaires au Canada, pour l'année civile 1891. Présenté le 1er mars 1892, par l'hon. G. E. Foster.

Imprimé pour la distribution et les documents de la session.

- 4b. Sommaire des relevés des compagnies d'assurance au Canada pour l'année civile 1891. Présenté le 10 mai 1892, par l'hon. G. E. Foster.....

Imprimé pour la distribution et les documents de la session.

MATIÈRES DU VOLUME 4.

5. Tableaux du commerce et de la navigation du Canada, pour l'exercice expiré le 30 juin 1891, d'après les relevés officiels. Présentés le 1er mars 1892, par l'hon. M. Bowell.

Imprimés pour la distribution et les documents de la session.

6. Rapport, relevés et statistique du revenu de l'intérieur du Canada pour l'exercice expiré le 30 juin 1891; Partie I. Accise, etc. Présentés le 31 mars 1892, par l'hon. J. Costigan.

Imprimés pour la distribution et les documents de la session.

- 6a. Inspection des poids et mesures et du gaz, étant un supplément au rapport du département du revenu de l'intérieur, 1891.....

Imprimé pour la distribution et les documents de la session.

- 6b. Rapport sur la falsification des substances alimentaires pour l'exercice terminé le 30 juin 1891.

Imprimé pour la distribution et les documents de la session.

MATIÈRES DU VOLUME 5.

7. Rapport du ministre de l'agriculture du Canada, pour l'année civile 1891. Présenté le 16 avril 1892, par l'hon. J. Carling. Annexes au rapport du ministre de l'agriculture pour l'année 1891. Présentés le 20 juin 1892, par l'hon. J. Carling.
Imprimés pour la distribution et les documents de la session.
- 7a. Rapport sur les archives du Canada, pour 1891. Présenté le 8 avril 1892 par l'hon. J. Carling.
Imprimé pour la distribution et les documents de la session.
- 7b. Rapport du haut-commissaire du Canada, avec les rapports des agents dans le Royaume-Uni, pour l'année 1891. Présenté le 6 avril 1892, par l'hon. J. Carling.
Imprimé pour la distribution et les documents de la session.
- 7b.* Rapport supplémentaire du haut-commissaire du Canada. Présenté le 29 mars 1892 par l'hon. G. E. Foster.....
Imprimé pour les documents de la session seulement.
- 7c. Rapport sur la production et la fabrication du sucre de betterave, par William Saunders, directeur des fermes expérimentales du Canada. Présenté le 4 mars 1892, par l'hon. G. E. Foster.
Imprimé pour la distribution et les documents de la session.

MATIÈRES DU VOLUME 6.

- 7d. Statistique mortuaire des principales cités et villes du Canada, pour l'année 1891. Présentée le 30 mai 1892, par l'hon. J. Carling.....
Imprimée pour la distribution et les documents de la session.
- 7e. Statistique criminelle pour 1891.....
Imprimée pour la distribution et les documents de la session.
- 7f. Rapports du directeur et des officiers des fermes expérimentales, pour l'année 1891. Présentés le 5 juillet 1892, par l'hon. J. Carling.....
Imprimés pour la distribution et les documents de la session.
- 7g. Second rapport annuel du commissaire de la laiterie du Canada pour 1891.
Imprimé pour la distribution et les documents de la session.

MATIÈRES DU VOLUME 7.

8. Rapport annuel du ministre des travaux publics, pour l'exercice 1890-91, sur les travaux publics placés sous son contrôle. Présenté le 21 avril 1892, par l'hon. J. A. Ouimet.
Imprimé pour la distribution et les documents de la session.
9. Rapport annuel du ministre des chemins de fer et canaux pour le dernier exercice, du 1er juillet 1890 au 30 juin 1891. Présenté le 6 avril 1892, par l'hon. J. Haggart.
Imprimé pour la distribution et les documents de la session.

MATIÈRES DU VOLUME 8.

- 9a. Statistique des canaux pour la saison de navigation, 1891.
Imprimée pour la distribution et les documents de la session.
- 9b. Statistique des chemins de fer, et capital, trafic et frais d'exploitation des chemins de fer du Canada, pour 1891. Présentée le 30 juin 1892, par l'hon. J. Haggart.
Imprimée pour la distribution et les documents de la session.
- 9c. Rapport annuel de la division du revenu des canaux pour 1891.
Imprimé pour la distribution et les documents de la session.
10. Vingt-quatrième rapport annuel du département de la marine, pour l'exercice expiré le 30 juin 1891. Présenté le 1er avril 1892, par l'hon. C. H. Tupper.
Imprimé pour la distribution et les documents de la session.
- 10a. Rapport du président du conseil d'inspection des bateaux à vapeur, etc., pour l'année civile finissant le 31 décembre 1891.....
Imprimé pour la distribution et les documents de la session.

MATIÈRES DU VOLUME 9.

11. Rapport annuel du département des pêcheries, pour l'année 1891. Présenté le 2 juin 1892, par l'hon. C. H. Tupper.....
Imprimé pour la distribution et les documents de la session.
- 11a. Relevés des pêcheries, et rapports des inspecteurs pour l'année 1891.
Imprimés pour la distribution et les documents de la session.

VOLUME 9—Suite

- 12.** Rapport du directeur général des postes pour l'année expirée le 30 juin 1891. Présenté le 13 avril 1892, par sir A. P. Caron. *Imprimé pour la distribution et les documents de la session.*
- 13.** Rapport annuel du département de l'intérieur pour 1891. Présenté le 2 juin 1892, par l'hon. E. Dewdney. *Imprimé pour la distribution et les documents de la session.*
- 13a.** Rapport sommaire de la commission géologique pour l'année 1891. Présenté le 5 mai 1892, par l'hon. E. Dewdney *Imprimé pour la distribution et les documents de la session.*

MATIÈRES DU VOLUME 10.

- 14.** Rapport annuel du département des affaires des Sauvages pour l'année expirée le 31 décembre 1891. Présenté le 9 mars 1892, par l'hon. E. Dewdney. *Imprimé pour la distribution et les documents de la session.*
- 15.** Rapport du commissaire de la police à cheval du Nord-Ouest, 1891. Présenté le 28 juin 1892, par l'hon. E. Dewdney. *Imprimé pour la distribution et les documents de la session.*
- 16.** Rapport du secrétaire d'Etat du Canada pour l'année terminée le 31 décembre 1891. Présenté le 9 juillet 1892, par l'hon. J. C. Patterson. *Imprimé pour la distribution et les documents de la session.*
- 16a.** Liste du service civil du Canada, 1891. Présentée le 9 juillet 1892, par l'hon. J. C. Patterson. *Imprimée pour la distribution et les documents de la session.*
- 16b.** Rapport des examinateurs du service civil du Canada pour l'année civile 1891. Présenté le 1er juin 1892, par l'hon. J. C. Patterson. *Imprimé pour la distribution et les documents de la session.*

MATIÈRES DU VOLUME 11.

- 16c.** Rapport de la commission royale nommée pour s'enquérir du fonctionnement de l'Acte du service civil et d'autres matières se rattachant au service civil en général. Présenté le 20 mai 1892, par sir John Thompson. *Imprimé pour la distribution et les documents de la session.*
- 16d.** Rapport annuel du département de l'imprimerie et de la papeterie publiques, pour l'année expirée le 30 juin 1891. Présenté le 15 juin 1892, par l'hon. J. C. Patterson. *Imprimé pour la distribution et les documents de la session.*
- 17.** Rapport des bibliothécaires conjoints du parlement sur l'état de la bibliothèque. Présenté le 25 février 1892, par l'Orateur. *Imprimé pour les documents de la session seulement.*

MATIÈRE DU VOLUME 12.

- 18.** Rapport du ministre de la justice sur les pénitenciers du Canada pour l'année se terminant le 30 juin 1891. Présenté le 23 mars 1892, par sir John Thompson. *Imprimé pour la distribution et les documents de la session.*
- 19.** Rapport annuel du ministre de la milice et de la défense du Canada pour l'année civile 1891. Présenté le 7 avril 1892 par l'hon. M. Bowell. *Imprimé pour la distribution et les documents de la session.*
- 20.** Relevé des mandats émis par le gouverneur général et des dépenses faites sous leur autorité, depuis la dernière session du parlement, conformément à l'Acte du revenu consolidé et de l'audition. Présenté le 29 février 1892, par l'hon. G. E. Foster. *Imprimé pour la distribution seulement.*
- 20a.** Réponse à adresse de la Chambre des communes à Son Excellence le gouverneur général en date du 8 mars 1892—Copie de tous rapports émanant de ministres de la couronne en vertu desquels ont été émis des mandats du gouverneur général pendant la dernière vacance du parlement, et copie des ordres en conseil autorisant l'émission des dits mandats. Présentée le 7 avril 1892. *M. Mulock.* *Pas imprimée.*
- 21.** Rapport du commissaire de la police fédérale, 1891, en vertu du chap. 184, art. 5, S.R.C. Présenté le 29 février 1892, par sir John Thompson. *Pas imprimé.*
- 22.** Etat des dépenses à compte de frais divers imprévus, depuis juillet 1891 jusqu'à date. Présenté le 1er mars 1892, par l'hon. G. E. Foster. *Imprimé pour la distribution seulement.*
- 23.** Etat relatif aux paiements de primes de pêche pour 1890-91, conformément au chapitre 96 des Statuts Révisés du Canada. Présenté le 1er mars 1892, par l'hon. C. H. Tupper. *Imprimé pour les documents de la session seulement.*

VOLUME 12—*Suite.*

- 23a.** Réponse à ordre de la Chambre des communes en date du 3 août 1891,—Etat donnant les noms des propriétaires auxquels ont été accordés des licences pour faire la pêche du saumon avec des rets sur la rivière Ristigouche, comté de Bonaventure, pour 1890 et 1891. Présentée le 3 mars 1892.—*M. Fauvel*..... *Pas imprimée.*
- 23b.** Projet de réglemens pour la pêche du homard. Présenté le 17 mars 1892, par l'hon. C. H. Tupper. *Imprimé pour la distribution seulement.*
- 23c.** Copie de documents se rapportant à l'admission mutuelle par le Canada et par Terre-Neuve des licences émises en faveur des vaisseaux de pêche des Etats-Unis en vertu des dispositions du *modus vivendi*, et au partage des honoraires perçus sur les dits vaisseaux. Présentée le 18 mars 1892, par l'hon. C. H. Tupper..... *Imprimée pour les documents de la session seulement.*
- 23d.** Réponse à un ordre de la Chambre des communes en date du 14 mars 1892,—Etat faisant connaître la quantité, la valeur et les espèces de poissons, huile et produits de poissons importés, de Terre-Neuve en Canada, chaque année, pendant les derniers cinq ans, et le montant des droits qui auraient été payés sur ces importations si elles eussent été faites d'autres pays. Présentée le 22 mars 1892, par *M. White (Shelburne)*..... *Imprimée pour les documents de la session seulement.*
- 23e.** D'autres papiers concernant les pêcheries sur les côtes de l'Atlantique, y compris l'arrangement séparé que Terre-Neuve se propose de conclure avec les Etats-Unis, et aussi la mise en force, par le gouvernement de Terre-Neuve contre les navires canadiens, de l'Acte de Terre-Neuve sur la boitte. Présentés le 30 mars 1892, par l'hon. C. H. Tupper. *Imprimés pour les documents de la session seulement.*
- 23f.** D'autres papiers concernant les pêcheries sur les côtes de l'Atlantique, y compris l'arrangement séparé que Terre-Neuve se propose de conclure avec les Etats-Unis, et aussi la mise en force, par le gouvernement de Terre-Neuve contre les navires canadiens, de l'Acte de Terre-Neuve sur la boitte. Présentés le 7 avril 1892, par l'hon. C. H. Tupper. *Imprimés pour la distribution et les documents de la session.*
- 23g.** Réponse à un ordre de la Chambre des communes en date du 6 avril 1892,—Copie de toute correspondance entre F. Charlebois, de Byng Inlet, Nord (Ontario), et le département des pêcheries, concernant le paiement d'une réclamation pour services rendus par lui au dit département. Présentée le 21 avril 1892.—*M. Laurier*..... *Pas imprimée.*
- 23h.** Documents additionnels au sujet de la mise en vigueur contre les vaisseaux de pêche canadiens par le gouvernement de Terre-Neuve de l'Acte de Terre-Neuve concernant la vente de la boitte aux navires étrangers. Présentés le 11 mai 1892, par sir John Thompson. *Imprimés pour les documents de la session seulement.*
- 23i.** Réponse à un ordre de la Chambre des communes en date du 14 mars 1892—Etat indiquant le nombre de navires terre-neuviens, le chiffre de leurs équipages et le nombre d'établissements fixes de pêches, reconnus comme appartenant à des habitants de Terre-Neuve, avec le nombre des personnes y employées, qui ont fait la pêche, l'an dernier, en tout ou en partie, dans les eaux du Labrador canadien et les Iles de la Madeleine. Présentée le 12 mai 1892.—*M. White Shelburne*. *Imprimée pour les documents de la session seulement.*
- 23j.** Documents additionnels au sujet de la mise en vigueur contre les vaisseaux de pêche canadiens par les autorités de Terre-Neuve, de l'Acte de Terre-Neuve concernant la vente de la boitte aux navires étrangers. Présentés le 20 mai 1892, par sir John Thompson. *Imprimés pour les documents de la session seulement.*
- 24.** Réponse à une adresse de la Chambre des communes à Son Excellence le gouverneur général, en date du 21 avril 1890,—Copie de toutes communications échangées entre les gouvernements impérial et fédéral au sujet de l'abrogation des articles des divers traités conclus entre le gouvernement de Sa Majesté et les gouvernements étrangers. Présentée le 7 mars 1892.—*M. Laurier*. *Imprimée pour la distribution et les documents de la session.*
- 24a.** Copie d'une dépêche qu'il a reçue du Très honorable secrétaire d'Etat pour les colonies en réponse à une adresse présentée à Sa Majesté la Reine la priant de vouloir bien adopter les mesures qu'elle croira nécessaires pour dénoncer et abroger les dispositions incorporées dans les clauses de la nation la plus favorisée des traités négociés avec le Zollverein allemand et le royaume de la Belgique. Présentée le 22 avril 1892, par l'hon. G. E. Foster. *Imprimée pour les documents de la session seulement.*

VOLUME 12—*Suite.*

- 25.** Réponse à un ordre de la Chambre des communes en date du 3 mars 1892, pour un état donnant la date du mandat de l'Orateur, la date du bref et la date de la nomination de l'officier-rapporteur dans les cas d'élection de membres de la Chambre des Communes depuis la clôture de la dernière session. Aussi, état indiquant les causes de délai, dans chacune des matières ci-dessus, lorsque délai il y a eu. Présentée le 7 mars 1892. *M. Mills (Bothwell)*..... *Pas imprimée.*
- 25a.** Réponse supplémentaire à un ordre de la Chambre des communes en date du 3 mars 1892, —Etat donnant la date du mandat de l'Orateur, la date du bref et la date de la nomination de l'officier-rapporteur dans les cas d'élection de membres de la Chambre des Communes depuis la clôture de la dernière session. Aussi, état indiquant les causes de délai, dans chacune des matières ci-dessus, lorsque délai il y a eu. Présentée le 3 juin 1892.—*M. Mills (Bothwell)*..... *Pas imprimée.*
- 26.** Relevé, pour dix jours, des recettes et déboursés du Canada, du 11 au 20 février, et du 21 au 29 février 1892, et pour les périodes correspondantes de 1891. Présenté le 7 mars 1892, par l'hon. G. E. Foster. *Pas imprimé.*
- 26a.** Relevé pour dix jours, des recettes et paiements du Canada, du 1er au 10 mars courant, et pour la période correspondante de 1891. Présenté le 15 mars 1892, par l'hon. G. E. Foster... *Pas imprimé.*
- 26b.** Relevé, pour dix jours, des recettes et paiements du Canada, du 11 au 20 mars courant, et pour la période correspondante de 1891. Présenté le 23 mars 1892, par l'hon. G. E. Foster... *Pas imprimé.*
- 26c.** Relevé, pour dix jours, des recettes et paiements du Canada, du 11 au 20 avril 1892, et pour la période correspondante de 1891. Présenté le 22 avril 1892, par l'hon. G. E. Foster..... *Pas imprimé.*
- 26d.** Relevé, pour dix jours, des recettes et dépenses du Canada, du 21 au 30 avril écoulé, et pour la période correspondante de 1891. Présenté le 4 mai 1892, par l'hon. G. E. Foster..... *Pas imprimé.*
- 26e.** Relevé, pour dix jours, des recettes et dépenses du Canada, du 11 au 20 mai courant, et pour la période correspondante de 1891. Présenté le 30 mai 1892, par l'hon. G. E. Foster..... *Pas imprimé.*
- 26f.** Relevé, pour dix jours, des recettes et dépenses du Canada, du 21 au 31 mai dernier, et pour la période correspondante de 1891. Présenté le 3 juin 1892, par sir John Thompson.... *Pas imprimé.*
- 26g.** Relevé, pour dix jours, des recettes et dépenses du Canada, du 1er au 10 courant, et pour la période correspondante de 1891. Présenté le 27 juin 1892, par l'hon. G. E. Foster..... *Pas imprimé.*
- 26h.** Relevé, pour dix jours, des recettes et paiements du Canada, du 21 au 30 juin dernier, et pour la période correspondante de 1891. Présenté le 9 juillet 1892, par l'hon. G. E. Foster..... *Pas imprimé.*
- 27.** État de toutes les pensions et indemnités de retraite accordées dans le service civil, pendant l'année expirée le 31 décembre 1891, donnant le nom et le rang de chaque personne mise à la retraite ou retirée, ses appointements, son âge, la durée de son service, l'indemnité à elle accordée lors de sa retraite, la raison de sa mise à la retraite, et si la vacance a été remplie par promotion ou par une nouvelle nomination. Présenté le 7 mars 1892, par l'hon. G. E. Foster.
Imprimé pour la distribution et les documents de la session.
- 28.** État des affaires de la Compagnie de prêts et de placements *British Canadian*, au 31 décembre 1891. Présenté le 9 juillet 1892, par M. l'Orateur. *Pas imprimé.*
- 29.** Réponse à une adresse du Sénat à Son Excellence le gouverneur général, en date du 4 août 1891, demandant un état détaillé des sommes payées à F. Wood, écr, pour ses services comme commissaire des canaux et chemins de fer en différents lieux en 1890. Présentée le 4 mars 1892.—*Hon. M. Flint*..... *Pas imprimée.*
- 30.** Réponse à une adresse du Sénat du 5 juin 1891, demandant un état de ce qui a été perçu dans les territoires non organisés de Kéwatin et du bassin du Mackenzie, à titre de revenu, sous l'Acte des douanes ou autrement, pendant les trois dernières années, et de ce qui y a été dépensé en même temps pour les fins publiques. Présentée le 4 mars 1892.—*Hon. M. Girard*..... *Par imprimée.*
- 31.** Liste des fonctionnaires publics auxquels des commissions ont été délivrées aux termes du chapitre 19 des Statuts révisés du Canada, pendant l'année 1891. Présentée le 10 mars 1892, par sir John Thompson. *Imprimée dans le n° 16.*
- 32.** Relevé détaillé de toutes les obligations et garanties enregistrées dans le département du secrétaire d'Etat, depuis le dernier relevé de 1891, en conformité de l'article 23, chap. 19, des Statuts révisés du Canada. Présenté le 10 mars 1892, par sir John Thompson. *Pas imprimée.*

VOLUME 12—*Suite.*

- 33.** Réponse à un ordre de la Chambre des communes en date du 1er juillet 1891,—Etat donnant : 1. Le nombre d'immigrants chinois entrés en Canada depuis la date du dernier rapport ordonné par cette Chambre, spécifiant : (a) Les ports d'entrée ; (b) le montant de droits, ou de capitation, perçu ; (c) le nombre de Chinois entrés en vertu de certificats de retour ; (d) le nombre de certificats de retour émis pendant la même période, et le nombre de Chinois qui, pendant cette même période, sont passés par le Canada en transit pour des pays étrangers. 2. Le nombre de Chinois entrés en Canada à titre d'attachés au service diplomatique ou consulaire de la Chine. 3. Le nombre de Chinois entrés en Canada, pendant la même période, à titre de touristes, savants, étudiants ou marchands. 4. Copie de toute correspondance (s'il en est), entre les autorités impériales et canadiennes ou entre le gouvernement du Canada et celui de la Chine (s'il en est), ou entre le gouvernement de la Colombie anglaise et celui du Canada, ou avec toute organisation de travail ou avec toute compagnie, corporation ou personne, concernant l'Acte de l'immigration chinoise ou suggérant des amendements à cet acte. Présentée le 10 mars 1892.—*M. Gordon.*
Pas imprimée.
- 34.** Réponse en vertu de la résolution du 20 février 1882, en tant qu'elle a été fournie par le département de l'intérieur, concernant la Compagnie du chemin de fer du Pacifique canadien. Présentée le 11 mars 1892, par l'hon. E. Dewdney..... *Imprimée pour les documents de la session seulement.*
- 34a.** Liste de toutes les terres vendues par la Compagnie du chemin de fer du Pacifique canadien, du 1er octobre 1890 au 1er octobre 1891. Présentée le 6 avril 1892, par l'hon. J. Haggart.—
Pas imprimée.
- 35.** Réponse à un ordre de la Chambre des communes en date du 13 juillet 1891,—Copie de toutes lettres, correspondance, pétitions et papiers, non encore produits, échangés entre toutes personnes et le département de la marine et des pêcheries, concernant le bran de scie dans la rivière La Have, comté de Lunenburg, N.-E., afin que la dite rivière soit exemptée de l'application du dit acte. Aussi, une liste des rivières et cours d'eau exemptés de l'application de l'acte, et copie de toutes lettres, correspondance, pétitions et papiers échangés entre toutes personnes quelconques et le département de la marine et des pêcheries au sujet de telles exemptions. Présentée le 14 mars 1892.—*M. Kaubach et M. Flint.*..... *Pas imprimée.*
- 36.** Ordres en conseil concernant le département de l'intérieur, conformément au paragraphe (d) de l'article 38 des règlements pour l'arpentage, l'administration, la vente et la gestion des terres fédérales dans la zone de 40 milles du chemin de fer dans la province de la Colombie anglaise. Présentés le 15 mars 1892, par l'hon. E. Dewdney.
Imprimés pour les documents de la session seulement.
- 36a.** Ordres en conseil concernant le département de l'intérieur, conformément à l'article 91 de l'Acte des terres fédérales, chap. 54, Statuts révisés du Canada. Présentés le 15 mars 1892, par l'hon. E. Dewdney .. *Imprimés pour les documents de la session seulement.*
- 37.** Copies de documents concernant les négociations qui ont eut lieu récemment à Washington entre les délégués du gouvernement canadien et le secrétaire d'Etat des Etats-Unis, au sujet de l'extension et du développement du commerce entre les Etats-Unis et le Canada, et autres matières. Présentées le 16 mars 1892, par sir John Thompson.
Imprimées pour la distribution et les documents de la session.
- 38.** Etat de la quantité de fer en gueuse fabriqué en Canada et pour lequel des primes sont réclamées, les noms des postulants et le montant soldé dans chaque cas. Présenté le 16 mars 1892, par l'hon. M. Bowell..... *Imprimé pour les documents de la session seulement.*
- 39.** Réponse à une adresse du Sénat en date du 3 mars 1892 à Son Excellence le gouverneur général demandant copie de la lettre par laquelle l'honorable John Carling, ministre de l'agriculture, a résigné le siège qu'il occupait au Sénat à la clôture de la dernière session du parlement. Présentée le 17 mars 1882.—*Hon. M. Power.*..... *Pas imprimée.*
- 40.** Réponse à un ordre de la Chambre des communes en date du 5 mai 1891,—Copie de toute correspondance échangée entre le gouvernement ou le département des postes et M. Andrew Allan, ou toutes autres personnes, au sujet du transport des malles entre le Canada et le Royaume-Uni. Présentée le 18 mars 1892.—*M. Mills (Bothwell).*..... *Pas imprimée.*

VOLUME 12—*Suite.*

- 41.** Réponse (partielle) à un ordre de la Chambre des communes en date du 14 mars 1892, demandant copie de toutes listes et papiers originaux, y compris toutes les déclarations, avis d'appel, objections aux listes préliminaires et se rapportant à toutes autres procédures, actuellement en la possession de l'officier-reviseur ou du greffier de la couronne en chancellerie, affectant en quelque manière les listes de voteurs pour la division électorale du comté de Lennox qui ont été réglées par la revision de 1891, ainsi qu'une copie certifiée de la liste révisée des voteurs de 1891 fournie par l'officier-reviseur à l'officier-rapporteur. Présentée le 21 mars 1892.—*M. Wilson (Lennox)*.*Pas imprimée.*
- 41a.** Réponse à une adresse de la Chambre des communes à Son Excellence le gouverneur général en date du 21 mars 1892, demandant : 1. Copie de la décision rendue par l'officier-reviseur sur les objections faites aux noms de Lewis Allin, S. F. Glass, James P. Moore, et à 226 autres noms sur la dite liste de voteurs, lesquels 229 noms ont été subséquemment rayés de la liste par l'officier-reviseur quand les objections ont été faites, mais ont cependant été imprimés sur la dite liste comme étant sujets à appel ; copies des avis d'objection à ces noms et de la preuve faite devant l'officier-reviseur, et de la décision par lui rendue à l'égard de chacun de ces noms. 2. Copie de toutes procédures dans l'appel interjeté devant le juge de cour de comté au sujet de la décision de l'officier-reviseur dans quelques-uns de ces cas ou dans tous, ainsi que copie de tout jugement ou décision rendue dans l'espèce par le susdit juge. 3. Copie du jugement rendu dans la division du banc de la reine de la haute cour de justice d'Ontario au sujet de la demande présentée à la dite cour pour un *mandamus* au dit officier-reviseur concernant les dits votes ou aucuns d'entre eux, et copie du jugement de la cour d'appel d'Ontario relativement à cette affaire. Présentée le 11 avril 1892.—*M. Sutherland*.*Pas imprimée.*
- 41b.** Réponse supplémentaire à un ordre de la Chambre des communes en date du 14 mars 1892—Copie de toutes listes et papiers originaux, y compris toutes les déclarations, avis d'appel, objections aux listes préliminaires et se rapportant à toutes autres procédures, actuellement en la possession de l'officier-reviseur ou du greffier de la couronne en chancellerie, affectant en quelque manière les listes de voteurs pour la division électorale du comté de Lennox qui ont été réglées par la revision de 1891, ainsi qu'une copie certifiée de la liste révisée des voteurs de 1891 fournie par l'officier-reviseur à l'officier-rapporteur. Présentée le 18 avril 1892.—*M. Wilson*.*Pas imprimée.*
- 41c.** Réponse à un ordre de la Chambre des communes en date du 9 mai 1892,—Relevé du nombre de voteurs dans les divers districts électoraux de la Colombie anglaise, et du nombre de voteurs dans chaque arrondissement de votation du district électoral. Présentée le 12 mai 1892.—*M. Marc*.*Pas imprimée.*
- 42.** Réponse à une adresse de la Chambre des communes à Son Excellence le gouverneur général, en date du 17 mars 1892,—Copie des procédures à l'instruction de la pétition d'élection faite récemment au sujet de l'élection d'un député pour le comté de Welland, de la décision des juges qui ont instruit la dite pétition, et de toute la preuve faite en cette occasion. Aussi, copie certifiée du dossier et des *factums* produits lors de l'appel de cette décision et remis au registraire de la cour suprême du Canada. Aussi, copie de tous rapports et communications adressés à M. l'Orateur par les dits juges au sujet de la dite pétition. Présentée le 22 mars 1892.—*M. Tisdale*.*Pas imprimée.*
- 43.** Réponse à un ordre de la Chambre des communes en date du 7 mars 1892,—État, dressé suivant la formule employée pour les relevés publiés dans la *Gazette*, des exportations et importations du 1er juillet 1891 au 1er mars 1892, faisant la distinction entre les produits du Canada et ceux des autres pays, et des états comparatifs du 1er juillet 1890 au 1er mars 1891. Présentée le 22 mars 1892.—*M. Sutherland*.*Pas imprimée.*
- 44.** Réponse à un ordre de la Chambre des communes en date du 9 mars 1892,—État indiquant la quantité totale de farine canadienne exportée à Terre-neuve au cours de chacune des années 1890 et 1891 ; les lois et règlements du gouvernement de Terre-neuve concernant l'importation des farines en ce pays ; et les quantités totales des articles suivants exportés à Terre-neuve dans chacune des dites années : bestiaux, viande de boucherie, lard, porcs et fromage. Présentée le 22 mars 1892.—*M. Hughes*.*Pas imprimée.*
- 45.** Réponse supplémentaire à un ordre de la Chambre des communes en date du 17 mars 1890,—Copie de toute correspondance, mémoires et conventions entre le gouvernement et la Compagnie de Colonisation de la Tempérance, et de toute correspondance des colons, employés et membres de la compagnie concernant les opérations de la dite compagnie. Présentée le 23 mars 1892.—*M. Wallace*.*Pas imprimée.*

VOLUME 12—*Suite.*

- 46.** Réponse à une adresse de la Chambre des communes à Son Excellence le gouverneur général en date du 14 mars 1892.—Copie du jugement de la cour suprême dans l'appel de Barrett *vs* la cité de Winnipeg, donné communément sous le nom de “ Cause des Ecoles du Manitoba.” Présentée le 23 mars 1892.—*M. LaRivière.* *Imprimée pour la distribution et les documents de la session.*
- 47.** Rapport des commissaires chargés de considérer l'opportunité de prolonger le canal de la Vallée de la Trent, et dans quelle mesure. Présenté le 24 mars 1892, par l'hon. J. Haggart.
Imprimée pour la distribution et les documents de la session.
- 47a.** Réponse à une adresse de la Chambre des communes à Son Excellence le gouverneur général en date du 10 mars 1892.—Copie de toutes soumissions reçues par le département des chemins de fer et canaux pour les sections 11, 12 et 13 du canal de Soulanges projeté, indiquant : (a) Le montant collectif de chaque soumission ; (b) la quantité de chaque classe de travaux dans les cédules de chaque section ; (c) le montant de chaque soumission, en détail, tel que calculé d'après le produit de la quantité et du prix de chaque item ; (d) copie de tous rapports et ordres en conseil concernant ces soumissions ; (e) copie de tous rapports d'ingénieurs sur chacune des dites sections ; (f) copie, en détail, de tous les estimés des ingénieurs pour chaque section, donnant la quantité, le prix et le montant de chaque classe de travaux dans les cédules ; (g) copie de toute correspondance concernant les dites soumissions. Présentée le 9 mai 1892.—*M. Sutherland.*
Pas imprimée.
- 47b.** Réponse à un ordre de la Chambre des communes en date du 17 mars 1892.—Rapports d'ingénieurs qui ont décidé la construction du canal de Beauharnois, rapports d'ingénieurs en faveur de la construction du canal de Soulanges, et rapports, lettres, etc., d'ingénieurs ou de capitaines ou pilotes s'objectant à la construction du canal à Soulanges. Présentée le 9 mai 1892.—*M. Bergeron.*
Pas imprimée.
- 48.** Réponse à un ordre de la Chambre des communes en date du 18 juin 1891.—État indiquant le coût de la construction du quai de New-Carlisle et tous les paiements faits à ce sujet, y compris les montants payés au département des terres de la couronne et aux propriétaires de concessions forestières dans le comté de Bonaventure pour le bois employé pour les dits travaux. Présentée le 31 mars 1892.—*M. Fauvel* *Pas imprimée.*
- 48a.** Réponse à un ordre de la Chambre des communes en date du 20 juillet 1891.—1. État détaillé des divers travaux faits aux quais de Longueuil et de Boucherville, dans le comté de Chambly, depuis le commencement des dits travaux en 1886. 2. État détaillé des diverses sommes d'argent déboursées par le gouvernement en rapport avec les dits travaux, indiquant à quelles personnes ces diverses sommes ont été payées, pourquoi, et en vertu de quel arrangement ou contrat. 3. Copie des rapports d'ingénieurs faits au sujet des dits quais, ainsi que des estimés, et aussi copie des lettres et requêtes adressées au département, des travaux publics à ce sujet. Présentée le 13 avril 1892.—*M. Beau-soleil.* *Pas imprimée.*
- 49.** Copie du rapport d'un comité de l'honorable Conseil privé chargé de faire une enquête et un rapport sur les cas d'irrégularités dans le service civil dévoilés devant le comité des comptes publics, etc. Présentée le 31 mars 1892, par l'hon. G. E. Foster.
Imprimée pour les documents de la session seulement.
- 50.** Réponse à un ordre de la Chambre des communes en date du 23 mars 1892.—État indiquant le nombre de vaches tenues à la ferme expérimentale centrale entre le 1er janvier 1891 et le 1er janvier 1892 ; le nombre de vaches de chacune des différentes races ; la quantité de lait nécessaire pour faire un livre de beurre ; la quantité de lait vendu ; la quantité de beurre vendu ; où ces articles ont été vendus, et les prix réalisés, chaque mois ; le genre et la valeur de la nourriture donnée. Présentée le 31 mars 1892.—*M. McMillan (Huron).* *Pas imprimée.*
- 50a** Réponse à un ordre de la Chambre des communes en date du 30 mars 1892.—État indiquant : 1. Le nombre et la situation de chacune des fermes expérimentales. 1. Le montant dépensé dans chacune d'elles, séparément, depuis leur création. 3. Le nom et le salaire de chacun des employés dans chacune des fermes, avec un état des autres avantages que chaque employé reçoit du gouvernement. Présentée le 2 juin 1892.—*M. Frémont.* *Pas imprimée.*
- 51.** Réponse à une adresse de la Chambre des communes à Son Excellence le gouverneur général, en date du 27 mai 1892.—Copie de tous papiers, correspondance et documents concernant le désaveu d'un acte passé par la législature locale de la province du Manitoba, le 31 mars 1890, intitulé : “ Acte concernant les maladies des animaux.” Présentée le 31 mars 1892.—*M. Watson.*
Pas imprimée.

VOLUME 12—*Suite.*

- 52.** Réponse à une adresse de la Chambre des communes à Son Excellence le gouverneur général en date du 27 mai 1891.—Copie de tous papiers, correspondance et documents concernant le désaveu d'un acte passé par la législature locale de la province du Manitoba le 31 mars 1890, intitulé : "Acte autorisant des compagnies, institutions ou corporations constituées légalement en dehors de cette province, à y transiger des affaires." Présentée le 31 mars 1892.—*M. Watson.*
Pas imprimée.
- 53.** Réponse à un ordre de la Chambre des communes en date du 21 mars 1892.—État indiquant les quantités de chacune des classes suivantes de lard et de produits du porc importés des États-Unis en Canada dans chacune des années 1888-89, 1889-90 et 1890-91, ainsi que leur valeur et le montant des taux et droits perçus sur ces articles :—Bacon et jambon, épaules et flancs ; saindoux et graisse en branche ; lard ; lard en baril, saumuré, provenant de flancs de cochons pesants, après l'enlèvement des jambons et des épaules, et ne contenant pas plus que 16 morceaux par baril de 200 livres ; cochons importés abattus pour fins d'exportation. Présentée le 31 mars 1892.—*M. Hughes.* *Pas imprimée.*
- 54.** Réponse à un ordre de la Chambre des communes en date du 21 mars 1892.—État indiquant les quantités d'articles suivants exportés du Canada, du 30 juin au 31 décembre 1891, et les noms des pays où ils ont été exportés, savoir : Chevaux de toutes espèces, moutons, œufs, orge, malt, foin et pommes de terre. Aussi, état donnant les quantités exportées dans chaque pays et l'exportation totale de ces divers articles. Présentée le 31 mars 1892.—*M. McMullen.* *Pas imprimée.*
- 55.** Réponse à un ordre de la Chambre des communes en date du 21 mars 1892.—État donnant les quantités de bœuf salé, en baril ; viandes séchées ou fumées et viandes conservées autrement que salées ou saumurées ; autres viandes fraîches ou salées, n. a. s. ; beurre, fromage et chevaux importés des États-Unis en Canada dans chacune des années 1888-89, 1889-90 et 1890-91, ainsi que leur valeur, et les taux de droits sur ces articles. Présentée le 31 mars 1892.—*M. Hughes.* *Pas imprimée.*
- 56.** Ordre général n° 86 de la cour suprême du Canada. Présenté le 1er avril 1892 par sir John Thompson.....*Imprimé pour les documents de la session seulement.*
- 57.** Réponse à un ordre de la Chambre des communes en date du 17 mars 1892.—État indiquant le montant d'argent dépensé par le gouvernement du Canada en 1890 et 1891 pour des jetées, brise-lames, etc., dans le comté de Prince, I. P.-E., le montant dépensé pour chaque corps de travaux, les ouvrages donnés par voie de soumissions et à qui ; aussi, le montant total voté durant les dites années et celui non dépensé. Présenté le 5 avril 1892.—*M. Perry.* *Pas imprimée.*
- 58.** Réponse à un ordre de la Chambre des communes en date du 7 mars 1892.—État donnant le nombre de pétitions présentées à la Chambre des communes au sujet de la prohibition, pendant la session de 1891, et indiquant : 1. Le nombre total de pétitions présentées ; 2. Le nombre total de signatures attachées à ces pétitions ; 3. Le nombre de (1) pétitions, et de (2) signatures : (a) Par l'Église presbytérienne ; (b) par l'Église méthodiste ; (c) par l'Église anabaptiste (chiffres séparés pour les anabaptistes libres) ; (d) par l'Église épiscopale ou d'Angleterre ; (e) par l'Armée du Salut. 4. Le nombre de (1) pétitions et de (2) signatures pour chaque province et chaque territoire ; les noms et chiffres séparément pour chaque province et chaque territoire. 5. Le nombre de pétitions séparées, par des cours ecclésiastiques et des sociétés de tempérance ou tous autres corps, signées par des officiers et donnant les noms des cours ecclésiastiques et des sociétés de tempérance qui ont envoyé ces pétitions, avec le nombre de signatures. Présentée le 7 avril 1892. *M. Fraser.*
Imprimée pour les documents de la session seulement.
- 59.** Réponse à un ordre de la Chambre des communes en date du 30 mars 1892.—État indiquant : 1. Les corps de milice active qui ont fait des exercices (a) chaque année ; (b) tous les deux ans ; (c) tous les trois ans depuis 1889 jusqu'à 1891, inclusivement. 2. Le nombre d'officiers actifs dans chaque corps, dûment qualifiés. 3. Le nombre d'officiers nommés provisoirement dans chaque corps, spécifiant ceux dont le délai de qualification est expiré. 4. Les noms, durée de service et âge de chaque officier commandant excédant soixante ans. Présentée le 7 avril 1892.—*M. Hughes.* *Pas imprimée.*
- 60.** Communication et pétition de la Chambre de commerce de Québec concernant l'abolition de tous droits perçus sur le tonnage dans le port de Québec, etc. Présentée le 11 avril 1891, par l'hon. C. H. Tupper.
Pas imprimée.
- 60a.** Copie de certaines résolutions passées à une assemblée de la Chambre de commerce d'Halifax concernant les mesures législatives hostiles entre le gouvernement de Terre-Neuve et celui du Canada, et l'opportunité d'établir, si possible, un *modus vivendi* aux termes duquel les tarifs et mesures hostiles des deux pays pourraient être suspendus en attendant le règlement des difficultés par voie diplomatique, etc. Présentée le 21 avril 1892, par l'hon. C. H. Tupper..... *Pas imprimée.*

VOLUME 12—*Suite.*

- 61.** Réponse à un ordre de la Chambre des communes en date du 29 février dernier,—État détaillé indiquant : 1. Le trafic à la station de Mulgrave pendant les six mois expirés les 31 décembre 1890 et 1891 ; aussi, le trafic pendant les mois de janvier 1891 et 1892—le dit état devant comprendre la vente des billets, le fret reçu et celui expédié. 2. Le nombre d'employés pendant les dits mois, les salaires payés et le montant soldé pour main-d'œuvre *extra*, avec les noms de ces employés et travailleurs *extra*. 3. La somme de travail fait par l'engin auxiliaire ou de garage pendant les dites périodes et le nombre d'hommes employés aux travaux de garage, et le coût. 4. S'il y a quelqu'un employé comme préposé à la cour de la dite station, la date de sa nomination ; et s'il a un assistant, quand ce dernier a été nommé, et le salaire payé à chacun. 5. Le nombre d'hommes employés à la manœuvre du chalan à la dite station, leurs noms et la manière dont ils sont payés, que ce soit à l'heure, à la journée ou autrement. Présentée le 13 avril 1892.—*M. Fraser.*
Pas imprimée.
- 61a.** Réponse à un ordre de la Chambre des communes en date du 4 avril 1892,—Copie de tous rapports et correspondance entre le département des chemins de fer et les surintendants des divers services de l'Intercolonial au sujet de l'accident arrivé à Truro à un train sous la conduite du conducteur H. D. Archibald, et concernant sa destitution subséquente. Présentée le 11 mai 1892.—*M. Paterson (Colchester).*.....*Pas imprimée.*
- 61b.** Réponse à un ordre de la Chambre des communes en date du 2 mai 1892,—État indiquant la quantité de terrain additionnel acheté le long ou dans le voisinage des chemins de fer de l'Etat pour donner plus de facilités au trafic ou pour autres fins ; la quantité achetée ou payée entre le 1er juillet 1891 et le 1er avril 1892 ; le nom du vendeur et le prix d'achat ; l'objet pour lequel la propriété sert ou doit servir. Présentée le 11 mai 1892.—*M. McMullen.*.....*Pas imprimée.*
- 61c.** Réponse à un ordre de la Chambre des communes en date du 13 avril 1892,—Relevé des dépenses faites à même les recettes pour améliorations permanentes, prolongements, additions et facilités (à l'exclusion des travaux ordinaires d'entretien et de réfection) sur le réseau du chemin de fer Intercolonial, du 30 juin 1881 au 1er juillet 1891. Le dit relevé devant indiquer, d'une manière sommaire, les dites dépenses pour chaque branche de service aussi exactement que les comptes pourront le permettre. Présentée le 25 mai 1892.—*M. McDougald (Pictou).*
Imprimée pour les documents de la session seulement.
- 61d.** Réponse à un ordre de la Chambre des communes en date du 9 mai 1892,—État indiquant : 1. Le tarif en vigueur sur l'Intercolonial pour le bétail sur pied, et les variations de ce tarif pendant les cinq dernières années. 2. Le nombre de bestiaux expédiés des stations de Sackville, Nappan, Aulac et Amherst, et leur destination, faisant la distinction entre des chargements complets de wagons et des quantités moindres que des chargements complets. Présentée le 9 juin 1892.—*M. Wood (Westmoreland).*.....*Pas imprimée.*
- 61e.** Réponse à un ordre de la Chambre des communes en date du 23 mars 1892,—Copie de tous les témoignages donnés à une enquête, tenue à Lévis, dans le mois de février 1892, relativement à la démission de Michael Quinn, employé régulier du chemin de fer Intercolonial aux usines de Hadlow, Lévis, avec copie de toute correspondance échangée entre Alfred Drake, mécanicien en chef pour le dit chemin de fer à Hadlow, et les autorités du même chemin à Moncton, en rapport avec la démission du dit Michael Quinn. Présentée le 5 juillet 1892.—*M. Guay.*....*Pas imprimée.*
- 62.** Réponse à un ordre de la Chambre des communes en date du 30 mars 1892,—Copie de toutes pétitions, correspondance, lettres, télégrammes et mémoires reçus depuis 1887, demandant ou concernant l'octroi d'une subvention à la Compagnie du chemin de fer d'Annapolis et Atlantique, ou à une ligne de chemin de fer entre Liverpool et Shelburne et Annapolis, *via* Caledonia. Présentée le 13 avril 1892.—*M. Forbes.*.....*Pas imprimée.*
- 63.** Réponse à un ordre de la Chambre des communes en date du 28 mars 1892,—Copie de toutes pétitions des chambres de commerce et des compagnies de chemin de fer, et en général de tous documents concernant la construction d'un nouveau pont sur le canal Lachine, à Montréal. Présentée le 13 avril 1892.—*M. Curran.*.....*Pas imprimée.*
- 63a.** Réponse à un ordre de la Chambre des communes en date du 11 mai 1892,—Copie de tous documents, mémoires et correspondance échangés entre le gouvernement, la corporation et la Chambre de commerce de la cité de Sorel et autres personnes concernant l'octroi d'une subvention pour la construction d'un pont sur la rivière Richelieu, devant relier à la cité de Sorel le chemin de fer "Montréal et Sorel." Présentée le 28 mai 1892.—*M. Bruneau.*.....*Pas imprimée.*

VOLUME 12—*Suite.*

- 64.** Réponse à un ordre de la Chambre des communes en date du 23 mars 1892.—Copie de la correspondance échangée entre le gouvernement et le maître de poste de Saint-Césaire, comté de Rouville, ou toute autre personne, au sujet des dépôts d'argent que le dit maître de poste a à faire. Présentée le 19 avril 1892.—*M. Brodeur*..... *Pas imprimée.*
- 65.** Réponse à un ordre de la Chambre des communes en date du 18 juin 1891.—Relevé du montant d'argent dépensé dans chaque district électoral (avec la date de la dépense) depuis la confédération, sous les chapitres suivants : 1. Edifices publics. 2. Havres et rivières. 3. Chemins et ponts. Présentée le 26 avril 1892.—*M. Landerkin*..... *Imprimée pour les documents de la session seulement.*
- 66.** Réponse à un ordre de la Chambre des communes en date 1er juillet 1891.—Copie de toute correspondance, télégrammes, lettres, rapports, estimés et autres documents concernant les études faites au sujet de la construction et du coût d'un tunnel sous-marin entre l'Île du Prince-Edouard et la terre ferme. Présentée le 27 avril 1892.—*M. Davies*..... *Pas imprimée.*
- 66a.** Réponse à un ordre de la Chambre des communes en date du 31 mars 1892.—Copie de toute correspondance, rapports, etc., qui ont pu être échangés entre le gouvernement canadien et sir Douglas Fox ou tout autre ingénieur, depuis le 1er septembre 1891, au sujet de la construction d'un tunnel entre l'Île du Prince-Edouard et la terre ferme, sous le détroit de Northumberland. Présentée le 3 mai 1892.—*M. Perry*..... *Imprimée pour les documents de la session seulement.*
- 67.** Réponse à un ordre de la Chambre des communes en date du 9 mars 1892.—Qu'une carte du Canada soit déposée sur le bureau de la Chambre, indiquant les limites des townships, ships, comtés et divisions électorales dans chaque province, et le nombre de votes inscrits dans chaque township, pour chaque candidat, lors de l'élection générale de mars 1891. Présentée le 27 avril 1892.—*M. Mills (Bothwell)*..... *Pas imprimée.*
- 68.** Réponse à une adresse de la Chambre des communes à Son Excellence le gouverneur général en date du 14 mars 1892.—Copie de toute correspondance entre le gouvernement canadien ou aucun de ses membres et le gouvernement anglais, ou entre les autorités du Canada et toute personnes ou personnes au sujet de l'admission du bétail vivant venant des Etats-Unis, et copie de tous ordres en conseil à ce sujet. Présentée le 29 avril 1892.—*M. Somerville*.
Imprimée pour les documents de la session seulement.
- 69.** Réponse à un ordre de la Chambre des communes en date du 14 mars 1892.—Copie de toutes soumissions reçues pour travaux de gravure et d'impression depuis 1882, et de tous contrats conclus à ce sujet, y compris le contrat de l'année actuelle. Aussi copie de toute correspondance à ce sujet depuis 1882. Présentée le 3 mai 1892.—*M. Somerville*..... *Pas imprimée.*
- 70.** Réponse à une adresse de la Chambre des communes à Son Excellence le gouverneur général en date du 30 mars 1892.—Copie de toute correspondance, télégrammes ou autres documents échangés entre le gouvernement du Canada et les autorités impériales ou le gouvernement de Terre-neuve, ou entre aucun membre ou représentant de quelqu'un de ces gouvernements, touchant l'admission de Terre-neuve dans la Puissance du Canada, y compris toute correspondance ou télégrammes adressés au haut-commissaire ou venant de lui, sur ce sujet, et tous rapports au conseil et minutes du conseil s'y rapportant. Aussi, copie de toutes conditions ou offres qui ont pu être soumises au gouvernement de Terre-neuve ou à quelqu'un de ses membres au sujet de l'entrée de cette île dans la fédération canadienne. Présentée le 4 mai 1892.—*M. Davies*.
Imprimée pour les documents de la session seulement.
- 71.** Réponse à une adresse de la Chambre des communes à Son Excellence le gouverneur général en date du 10 mars 1892.—Copie de toute correspondance, mémoires, ordres administratifs et ordres en conseil concernant les limites nord-ouest, nord et est de la province de Québec, reçus ou passés pendant les cinq dernières années et non encore soumis à la Chambre, ainsi que tous rapports d'explorations ou d'arpentages ordonnés à ce sujet par le gouvernement du Canada pendant la dite période. Présentée le 5 mai 1892.—*Sir H. Langevin*... *Imprimée pour les documents de la session seulement.*
- 72.** Réponse à une adresse de la Chambre des communes à Son Excellence le gouverneur général en date du 9 mai 1892, demandant copie des instructions annexées à la commission des lieutenants-gouverneurs des provinces du Canada. Présentée le 9 mai 1892.—*M. Laurier*..... *Pas imprimée.*
- 73.** Réponse à un ordre de la Chambre des communes en date du 14 mars 1892.—Copie de toute correspondance, rapports d'ingénieurs, pétitions ou autres documents concernant l'exploration ou le creusement du chenal du Rapide des Galops ; aussi, état indiquant les travaux exécutés par le remorqueur *Iroquois*, appartenant au gouvernement, et les services rendus par le nommé John Stitt en rapport avec le dit remorqueur. Présentée le 9 mai 1892.—*M. Somerville*.
Pas imprimée.

VOLUME 12—*Suite.*

- 73a.** Réponse à un ordre de la Chambre des communes en date du 11 mars 1892,—Copie de tous levés hydrographiques, plans, devis, contrats, rapports et papiers se rapportant au nouveau chenal du Rapide des Galops ; 2. Copie de tous rapports d'ingénieurs sur l'accident arrivé au steamer "Traveller" qui a touché fond dans le Rapide des Galops en octobre 1889 ; 3. Copie de tous rapports (s'il en est) émanant d'aucuns capitaines de bateaux à vapeur sur l'état du dit chenal ; 4. Relevé du coût des études faites par des ingénieurs en 1891 ; 5. Copie des rapports des ingénieurs envoyés pour faire le relevé de ce chenal en 1891 ; 6. Copie de la preuve faite au sujet de la profondeur, des quantités, etc. Présentée le 30 mai 1892.—*M. Reid*..... *Pas imprimée.*
- 74.** Réponse à une adresse de la Chambre des communes à Son Excellence le gouverneur général en date du 4 avril 1892,—Copie des lettres patentes originales constituant en corporation la Compagnie des Filatures de coton de la Puissance (limitée), des lettres patentes supplémentaires portant le capital-actions de la dite compagnie de \$100,000 à \$5,000,000, et de toute correspondance, pétitions, déclarations et preuve soumises au gouvernement à l'appui de l'émission des dites lettres patentes supplémentaires. Aussi, copie des lettres patentes originales constituant en corporation la Compagnie canadienne des Filatures de coton teint (limitée), des lettres patentes supplémentaires portant le capital-actions de la dite compagnie de \$100,000 à \$5,000,000, et de toute correspondance, pétitions, déclarations et preuve soumises au gouvernement à l'appui de l'émission des dites lettres patentes supplémentaires. Présentée le 9 mai 1892.—*M. Edgar*..... *Pas imprimée.*
- 75.** Réponse à un ordre de la Chambre des communes en date du 2 mai 1891,—Copie de toute correspondance concernant la nomination de W. H. Ingram comme percepteur de douane à Saint-Thomas, Ontario. Présentée le 10 mai 1891.—*M. Casey*..... *Pas imprimée.*
- 76.** Réponse à une adresse de la Chambre des communes à Son Excellence le gouverneur général en date du 2 mai 1892,—Copie de toute correspondance, mémoires et documents échangés entre le gouvernement ou aucun de ses membres et toutes personnes, compagnies ou corporations, sur l'opportunité de libérer le comté de Pontiac de toute ou partie de sa dette de chemin de fer. Présentée le 11 mai 1892.—*M. Murray*..... *Pas imprimée.*
- 77.** Réponse à un ordre de la Chambre des communes en date du 2 mai 1892,—Copie du certificat de l'ingénieur en chef intérimaire portant que des travaux pour une valeur de \$32,000 payées à Bancroft et Connolly avaient été faits en sus de tous certificats précédents pour le bassin de raboub de Kingston, tel que mentionné dans le rapport de l'auditeur général, page C—119. Présentée le 12 mai 1892.—*M. Gibson*..... *Pas imprimée.*
- 78.** Réponse à un ordre de la Chambre des communes en date du 14 mars 1892,—1. Copie de la circulaire émise le 10 juin 1891, par le département de la marine, au sujet des "droits" pour les marins malades en Canada ; 2. Liste des personnes auxquelles cette circulaire a été adressée ; 3. Copie de toutes les réponses reçues. Présentée le 16 mai 1892.—*M. Laurier*.... *Pas imprimée.*
- 79.** Rapport de la commission royale nommée pour s'enquérir du fonctionnement de l'Acte du service civil et d'autres matières se rattachant au service civil en général. Présenté le 20 mai 1892.—Sir John Thompson..... *Voir le n° 16.*
- 80.** Réponse à une adresse de la Chambre des communes à Son Excellence le gouverneur général en date du 2 mai 1892,—État indiquant, pour l'année dernière (1891) : 1. Le nombre de demandes faites au comité des chemins de fer du Conseil privé pour une décision, ordonnance ou instruction concernant aucune des matières ou choses que le dit comité, aux termes de l'Acte des chemins de fer, a le pouvoir ou l'autorité de traiter. 2. La nature de la demande, en termes généraux. 3. Les noms des membres de l'honorable Conseil privé qui (a) ont instruit chacune de ces demandes ; (b) qui étaient présents à une ou plusieurs des séances ajournées et à la décision finale ; (c) dans les cas où il y a eu ajournement, les dates de l'instruction, et des ajournements subséquents ou des ajournements pour décision finale. 4. État indiquant la manière dont on a disposé de chacune des dites demandes, savoir : accordée ou refusée, ou accordée en partie. Présentée le 25 mai 1892.—*M. McCarthy*..... *Pas imprimée.*
- 80a.** Réponse à une adresse de la Chambre des communes à Son Excellence le gouverneur général en date du 2 mai 1892 : 1. Copie de toutes demandes ou plaintes faites au comité des chemins de fer du Conseil privé concernant les matières ou choses mentionnées dans les paragraphes *k*, *l*, *m*, *n*, et *p*, de l'article onze de l'Acte des chemins de fer. 2. Les noms des personnes qui ont porté ces plaintes ou contre lesquelles elles ont été faites. 3. La manière dont on a disposé de ces demandes ou plaintes. Présentée le 25 mai 1892.—*M. McCarthy*..... *Pas imprimée.*

VOLUME 12—*Suite.*

- 81.**—(1891) Réponse à une adresse de la Chambre des communes à Son Excellence le gouverneur général en date du 3 juin 1891, demandant copie de toute correspondance échangée entre le gouvernement impérial et le gouvernement du Canada, au sujet des lois sur les droits d'auteur au Canada, et tous autres papiers s'y rattachant et qui n'ont pas encore été produits. Présentée le 24 août 1891.—*M. Edgar*..... *Imprimée pour les documents de la session seulement.*
- 81.** Réponse partielle à un ordre de la Chambre des communes en date du 23 mars 1892,—État indiquant quels édifices fédéraux sont éclairés par l'électricité; les divers systèmes en usage dans chaque édifice, lumière à arc ou à incandescence; le nombre de lumières de la force de 16 bougies ou l'équivalent employé dans chaque édifice; le coût de chaque lumière de la force de 16 bougies ou l'équivalent dans chaque édifice, et le coût moyen annuel de l'éclairage de chaque édifice. Indiquant aussi dans quels édifices les appareils sont la propriété du gouvernement et sont entretenus par lui, et dans le cas contraire, le courant électrique est-il fourni par des stations centrales ou par des particuliers. Aussi, indiquant dans les cas où le courant électrique est fourni du dehors, si le renouvellement des lampes est à la charge du gouvernement. Si oui, dans quels édifices et quel en est le coût annuel. Aussi, les noms des personnes qui ont entrepris d'éclairer aucun de ces édifices, ainsi que les noms ou désignations des édifices et les dates et durée de chacun de ces contrats. Aussi, indiquant quels édifices publics du Canada sont éclairés au gaz et le coût annuel de l'éclairage de chacun de ces édifices. Présentée le 25 mai 1892..... *Pas imprimée.*
- 82.** Réponse à un ordre de la Chambre des communes en date du 2 mai 1892,—Copie de tous papiers, lettres, pétitions, demandes et autres documents concernant la destitution du maître de poste d'Eugenia et la nomination de son successeur. Présentée le 30 mai 1891.—*M. Landerkin.*
Pas imprimée.
- 83.** Réponse à un ordre de la Chambre des communes en date du 16 mai 1892,—Noms des conducteurs de malles mis à leur retraite, avec le nombre d'années de service, le salaire de la dernière année de service de chacun d'eux, et aussi les noms de ceux qui ont eu plusieurs années ajoutées à leur temps de service. Présentée le 30 mai 1892.—*M. Brodeur*..... *Pas imprimée.*
- 84.** Réponse à un ordre de la Chambre des communes en date du 1er mars 1892,—État indiquant le nombre de commissions royales instituées, chaque année, depuis la confédération, les noms des commissaires et les sujets examinés, ainsi que le coût de chacune et le coût total de toutes. Présentée le 1er juin 1892.—*M. Landerkin.*
Imprimée pour les documents de la session seulement.
- 84a.** Réponse supplémentaire à un ordre de la Chambre des communes en date du 1er mars 1892,—État indiquant le nombre de commissions royales instituées, chaque année, depuis la confédération, les noms des commissaires et les sujets examinés, ainsi que le coût de chacune et le coût total de toutes. Présentée le 9 juin 1892.—*M. Landerkin.*
Imprimée pour les documents de la session seulement.
- 85.** Relevé indiquant le nombre d'heures employées pour composer le compte rendu quotidien des débats du Sénat, le nombre d'ennes assemblées, y compris les corrections, à venir au 20 mai dernier. Présenté le 2 juin 1892, par l'hon. sir J. C. Abbott..... *Pas imprimé.*
- 86.** Réponse à une adresse de la Chambre des communes à Son Excellence le gouverneur général en date du 25 avril 1892,—Copie de la pétition présentée et produite dans la cour suprême de la Nouvelle-Ecosse, sous l'autorité de l'Acte des élections fédérales contestées, contre l'élection de Joseph A. Gillies pour le comté de Richmond, N.-E., à l'élection générale tenue le 5e jour de mars 1891, avec les dates de la production et présentation de la dite pétition. Aussi, copie de tous papiers et documents se rapportant aux procédures suivantes dans la cour suprême de la Nouvelle-Ecosse:—
1. Requête à l'honorable juge en chef pour prolonger le délai pour fixer l'instruction de cette pétition. 2. Requête pour fixer la date de l'instruction de la pétition devant être entendue devant Leurs Honneurs le juge Weatherbe et le juge Graham, mais entendue devant Son Honneur le juge Weatherbe, siégeant seul le 19 novembre 1891. 3. L'ordre émis par le dit juge Weatherbe, siégeant seul pour l'instruction de la dite pétition, fixant le 8 décembre 1891 pour la dite instruction. 4. L'avis, en date du 28 novembre 1891, de l'appel de cette décision de l'honorable juge Weatherbe, interjeté devant la cour suprême de la Nouvelle-Ecosse pour les raisons suivantes:—(a) Parce qu'il n'avait pas juridiction d'émettre tel ordre ou la partie de cet ordre prolongeant le délai; (b) parce que six mois s'étaient écoulés depuis la présentation de la pétition; (c) parce que le temps et le lieu n'avaient pas été fixés dans les six mois de la date à laquelle la pétition avait été présentée; (d) parce que le prolongement de délai accordé par le dit ordre n'avait pas été donné sur demande à cette fin appuyée d'affidavits, et qu'il n'appert pas du dit ordre et qu'il n'y

VOLUME 12—*Suite.*

- avait pas raison de croire à l'époque où il a été émis, que les fins de la justice nécessitaient cette prolongation ; (e) parce que le répondant n'a reçu avis d'aucune demande pour prolonger le délai fixé pour le commencement de l'instruction ; (f) parce qu'un seul juge n'avait pas juridiction de fixer l'époque et le lieu de l'instruction ; (g) parce que l'instruction de la pétition ne peut être commencée pendant le terme de la cour à laquelle les juges qui doivent instruire la dite pétition sont obligés de siéger. 5. L'avis de la motion sur le dit appel pour le 3 décembre 1891. 6. La fixation, par Son Honneur le juge Weatherbe, du dit 3 décembre 1891 pour l'audition devant la cour suprême. 7. L'ajournement de l'audition à un jour ultérieur. 8. Le jugement de la cour suprême dans cette cause. 9. La règle de la cour suprême en date du 19 décembre 1891 rejetant l'ordre de Son Honneur le juge Weatherbe qui fixait la date de l'instruction de la dite pétition. 10. La date à laquelle Leurs Honneurs les juges Weatherbe et Graham ont reçu copie de l'ordre de la cour suprême rejetant le dit ordre du juge Weatherbe au sujet de la dite pétition. 11. La date à laquelle les dits juges ont fait rapport à l'honorable Orateur de la Chambre des communes qu'ils avaient instruit la dite pétition et déclaré l'élection du dit Joseph A. Gillies nulle, et son siège en parlement vacant. 12. La date de la requête adressée à Son Honneur le juge Weatherbe pour surseoir à la décision au sujet de la pétition en attendant la décision de la cour suprême de la Nouvelle-Ecosse sur la question de juridiction, et le rejet de cette requête. Aussi, copie des diverses pétitions présentées et produites dans la cour suprême de la Nouvelle-Ecosse, en vertu de l'Acte des élections fédérales contestées, contre l'élection de sir John S. D. Thompson, et de l'hon. C. H. Tupper, MM. C. E. Kaulbach, J. B. Mills, N. W. White et Hugh Cameron, pour six des divers comtés de la province de la Nouvelle-Ecosse, à l'élection générale tenue le 5 mars 1891 ; aussi, copie de tous papiers et documents en rapport avec les diverses procédures dans les dites causes dans la cour suprême de la Nouvelle-Ecosse. Présentée le 30 juin 1892.—*M. Gillies et M. Forbes* *Pas imprimée.*
87. Réponse à un ordre de la Chambre des communes en date du 30 mars 1892,—Copie de tous comptes, réclamations et certificats présentés et transmis depuis le 1er juillet 1885 jusqu'à date au gouvernement du Canada par chaque juge de la cour supérieure de la province de Québec, en sa qualité de tel juge, pour toutes dépenses de voyage et d'hôtel dans une place autre que celle dans laquelle tel juge est tenu de résider, ou dans laquelle il a, de fait, résidé, soit pour y avoir siégé ou agi en telle qualité, ou pour y avoir tenu une cour pour des affaires civiles, criminelles ou autres ; aussi, un état détaillé des diverses sommes payées en conformité de ces comptes, réclamations et certificats. Présenté le 3 juin 1892.—*M. Flint* *Pas imprimée.*
88. Nouvelle réponse supplémentaire à une adresse du Sénat à Son Excellence le gouverneur général en date du 14 septembre 1891,—Correspondance échangée entre Son Excellence le gouverneur général et le lieutenant-gouverneur de la province de Québec, relativement au chemin de fer de la Baie des Chaleurs, et tous autres papiers et correspondance en la possession du gouvernement sur ce sujet. Présentée le 31 mai 1891.—*Hon. M. Miller* *Pas imprimée.*
89. Réponse à un ordre de la Chambre des communes en date du 25 avril 1892,—État indiquant le montant respectif d'huile crue et d'huile épurée de graine de coton importée en Canada en 1891. Présentée le 7 juin 1892.—*M. McKay* *Pas imprimée.*
90. Réponse à une adresse du Sénat à Son Excellence le gouverneur général en date du 5 mai 1892, Copie des lettres, communications et rapports en la possession du gouvernement concernant l'adoption d'une heure unique, qui ont été reçus par lui depuis le mois de mai 1891. Présentée le 14 juin 1892.—*Hon. M. Sullivan* *Pas imprimée.*
91. Réponse à un ordre de la Chambre des communes en date du 10 juin 1892,—Copie des rapports des délégués des fermiers anglais, MM. McQueen et Davey, sur les provinces maritimes. Présentée le 15 juin 1892.—*M. McMillan (Huron)* *Pas imprimée.*
92. Réponse à un ordre de la Chambre des communes en date du 15 juin 1892, demandant copie des minutes de la preuve faite lors de l'instruction, aux termes de l'Acte des élections fédérales contestées, de la cause de A. Sturton *et al.* vs P. V. Savard, défendeur, relative à l'élection pour les comtés de Chicoutimi et Saguenay, en 1891. Présentée le 15 juin 1892.—*Sir John Thompson*—
Pas imprimée.
93. Réponse à un ordre de la Chambre des communes en date du 18 juin 1891,—Copie de tous papiers et de toute correspondance en la possession du département de la marine et des pêcheries concernant le sauvetage d'une partie de l'équipage du navire de S. M. "Lilly," qui s'est perdu sur les côtes du Labrador en septembre 1889. Présentée le 17 juin 1892.—*M. Edgar* *Pas imprimée.*

VOLUME 12—*Suite.*

94. Réponse à une adresse de la Chambre des communes à Son Excellence le gouverneur général en date du 10 août 1891,—Copie de tous ordres en conseil, mémoire, correspondance et documents concernant l'éboulement à la citadelle de Québec, le 19 septembre 1889. Présentée le 24 juin 1892.—*M. Frémont*..... *Pas imprimée.*
95. Réponse à un ordre de la Chambre des communes en date du 4 avril 1892.—1. Copie de toute correspondance, papiers, plaintes et mémoires quelconques concernant la Société de Colonisation de Tempérance reçus depuis la date de la réponse fournie à la Chambre en 1890 ou non-inclus dans cette réponse. 2. Liste de tous actionnaires de la compagnie en date du 1er mai 1885, avec les montants versés sur appel de fonds soit en espèces, obligations ou autrement, chaque année jusqu'à date; quelles parts ont été confisquées, la date et la raison. 3. Liste des actionnaires à la date de la réponse, indiquant quand ils sont devenus actionnaires, avec les dates et le montant, et le prix des parts. (a) Le nombre de demandes de versements sur toutes les parts, avec détails quant aux dates, etc. 4. Le montant perçu à titre d'honoraires par les directeurs, chaque année, jusqu'à date. 5. Le montant de deniers placés chaque année, et de quelle manière. (a) Montant total reçu en à-compte de ventes de scrip et de terre jusqu'à date. 6. Liste des porteurs de scrip (avec domicile) qui ont acheté de la compagnie (du scrip émis) avant le 1er juin 1882 et depuis cette date, donnant la date de l'émission, l'étendue de terre achetée par chacun, le prix par acre et le montant payé jusqu'à date. Dans les cas de cancellation, la date et les conditions. 7. Liste de tous autres contrats passés pour achat de terres, indiquant s'ils ont été échangés pour du scrip, les montants payés jusqu'à date, indiquant aussi si le contrat est encore existant, pourquoi il a été annulé, et quand. 8. Montant et détails des ventes de terres se poursuivant actuellement, et pour lesquelles des terres doivent être fournies par la compagnie. 9. Liste de toutes personnes dont les scrips ont été appliqués sur des sections à nombre pair en 1883, leur position, indiquant les changements de sites, s'il en est, avec la formule du contrat pour les sections à nombre pair. 10. Liste des colons qui ont pris des homesteads en 1885. Liste semblable jusqu'à date (colons réels). 11. La date de l'expiration du contrat avec la compagnie et le gouvernement, avec les conditions de prolongation, s'il en est, et les conditions de règlement final. 12. Liste des terres à être transportées à la compagnie en vertu de tel règlement. Les renseignements ci-dessus devant être accompagnés, si possible, de l'affidavit du président et du comptable. Présentée le 30 juin 1892.—*M. Sproule*..... *Pas imprimée.*
96. Recensement du Canada—Bulletin n° 11—Nationalités—Lieux de naissance de la population. Présenté le 30 juin 1892, par l'hon. J. Carling..... *Pas imprimé.*
97. Réponse à une adresse de la Chambre des communes à Son Excellence le gouverneur général en date du 2 mai 1892,—Copie du billet de concession accordé à John Alexander McLellan, de l'Île Cockburn, pour le lot 15, dans la 5e concession de la dite île. Aussi, copie de tous affidavits ou déclarations, lettres et autres papiers adressés par quelque personne ou personnes au département ou à quelqu'un de ses officiers se rapportant en quelque manière au dit lot ou à la cancellation du dit billet. Aussi, copie de tout ordre émis pour la cancellation du dit billet. Aussi, copie du billet de concession accordé pour le lot 16, dans la 4e concession de l'Île Cockburn, et de toute cession ou transfert de ce lot à Peter McLellan. Aussi, copie de tous affidavits ou déclarations, lettres et autres papiers adressés par quelque personne ou personnes au département se rapportant en quelque manière au dit lot ou à la cancellation du dit billet. Aussi, copie de tout ordre émis pour la cancellation du dit billet. Présentée le 5 juillet 1892.—*M. Lister*..... *Pas imprimée.*
98. Réponse à un ordre de la Chambre des communes en date du 28 mars 1892,—État indiquant : 1. Le nombre des réserves sauvages dans la Colombie anglaise. 2. La situation de chacune et le nom de la tribu à qui elle a été allouée. 3. La superficie de chacune, en acres. 4. La superficie cultivée dans chaque réserve. 5. La population de chaque tribu lorsque la réserve a été établie en premier lieu. 6. La population actuelle de chaque tribu. 7. La superficie estimative des terrains de pâture dans chaque réserve. 8. Le nombre de chevaux, bêtes à cornes et moutons possédés par chaque tribu. 9. La superficie estimative de terres à bois sur chaque réserve. Présentée le 5 juillet 1892.—*M. Barnard*..... *Pas imprimée.*
99. Copie du rapport d'un comité de l'honorable Conseil privé approuvé par Son Excellence le gouverneur en conseil, le 17 juin 1892, au sujet d'une dépêche en date du 4 novembre 1891, de lord Knutsford, invitant le gouvernement canadien à exprimer ses vues sur les plaintes relatives aux prétendus droits différentiels imposés par le gouvernement du Canada aux citoyens des États-Unis en rapport avec les péages sur les canaux. Présentée le 6 juillet, par sir John Thompson.

VOLUME 12—*Fin.*

- 100.** Réponse à une adresse du Sénat à Son Excellence le gouverneur général en date du 10 juin 1892, demandant un état de la subvention payée à la Compagnie du chemin de fer Albert-Sud, avec indication de la date des paiements et des personnes auxquelles ils ont été faits ; aussi, copie de la correspondance relative à cette subvention, des lettres ou télégrammes en demandant le paiement, et de tous rapports présentés par les ingénieurs ou inspecteurs du gouvernement, qui ont inspecté le dit chemin. Présentée le 6 juillet 1892.—*Hon. M. Power*..... *Pas imprimée.*
- 101.** Réponse à un ordre de la Chambre des communes en date du 9 mai 1892,—État faisant connaître : 1. Le nombre total d'acres de terres publiques données dans le Manitoba et le Nord-Ouest pour aider à la construction de chemins de fer, jusqu'au 26 avril 1892. 2. Le nom de chaque compagnie ou ligne de chemin de fer à qui un octroi de terre a été fait ; la longueur de la ligne ainsi subventionnée, et le nombre d'acres accordés à chaque compagnie ou ligne. 3. Le nombre total d'acres de terre dans le Manitoba et le Nord-Ouest qui a été gagné jusqu'au 26 avril 1892, aux termes des octrois, par suite de l'achèvement des lignes ou parties de lignes auxquelles des subventions en terres ont été données. 4. Le nom de chaque compagnie ou ligne de chemin de fer qui a gagné tout ou partie de sa subvention en terres, et le nombre d'acres gagnés par chacune. Présentée le 9 juillet 1892.—*M. Charlton*..... *Pas imprimée.*
- 102.** Réponse à un ordre de la Chambre des communes en date du 21 mars 1892,—Copie d'une carte du Canada, à être fournie par le directeur de la Commission Géologique, indiquant la superficie des terres boisées respectivement en épinette blanche et pin blanc. Présentée le 9 juillet 1892.—*M. Ives*.
Pas imprimée.
- 103.** Réponse à une adresse de la Chambre des communes à Son Excellence le gouverneur général en date du 25 avril 1892,—Copie de toutes résolutions et mémoires adoptés par l'Assemblée du Nord-Ouest à sa dernière session et adressés au gouvernement. Présentée le 9 juillet 1892.—*M. Davin*.
Pas imprimée.
- 104.** Réponse à une adresse de la Chambre des communes à Son Excellence le gouverneur général en date du 21 mars 1892,—Copie de toutes lettres, correspondance et pétitions concernant les réclamations ou le règlement final ou projeté des réclamations produites par les colons établis sur le territoire de la Compagnie du Ranche Waldron, et copie de toutes plaintes au sujet de la manière dont les colons ont été traités par la compagnie. Présentée le 9 juillet 1892.—*M. McMullen*.
Pas imprimée.
- 105.** Réponse à un ordre de la Chambre des communes en date du 28 mars 1892,—État indiquant la quantité de ficelle à lier importée dans la Puissance, du 1er juillet 1891 au 1er juillet 1892, pour usage en Canada, le pays d'importation et le montant des droits payés sur cet article. Présentée le 9 juillet 1892.—*M. Campbell*..... *Pas imprimée.*

SUPPLÉMENT N° 1

DU

RAPPORT ANNUEL DU MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX

Pour l'exercice clos le 30 juin 1891.

STATISTIQUE DES CANAUX

POUR LA

SAISON DE NAVIGATION

1891.



OTTAWA :

IMPRIMÉ PAR S. E. DAWSON, IMPRIMEUR DE SA TRÈS-EXCELLENTE
MAJESTÉ LA REINE.

1892

MATIÈRES.

	PAGES.
RAPPORT de B. H. Teakles, pour la saison de navigation expirée le 31 décembre 1891, avec les tableaux suivants à la page 44.....	1 à 44
Tonnage de certains articles transportés sur tous les canaux de l'Etat de New-York.....	46
do do do le canal Welland.....	48
do do acquittés à Buffalo et Tonawanda, en transit par le canal Erié.....	50
do do acquittés à Oswégo, en transit par le canal Erié.....	51
do do acquittés à la descente sur le canal Welland.....	52
do do transportés sur le canal Welland en transit entre les ports des Etats-Unis.....	53
Tonnage des céréales transportées sur les canaux de Welland et New-York et les deux principaux chemins de fer qui leur font concurrence pour le commerce de transport entre le lac Erié et la mer.....	54
Tableau du fret qui a descendu le canal Welland sur des navires canadiens et américains.....	55
Tableau des gros navires allégés à Port-Colborne.....	59
Tableau du fret passé à l'est du lac Erié jusqu'à Montréal.....	65
Tableau du fret passé à l'ouest de Montréal jusqu'au lac Erié.....	67
Tableau du fret passé à l'est par le canal Welland, de ports américains à des ports américains.....	69
Tableau des navires et leurs cargaisons de grain de ports à l'ouest de Port-Colborne jusqu'à Montréal ; la quantité transbordée à Kingston et la quantité transportée à Montréal.....	71
Tableau de la quantité de grain qui a descendu le canal Welland jusqu'à Kingston sur des navires canadiens et américains.....	74
Etat comparatif de la quantité de grain transporté à Kingston en 1890 et 1891.....	75
Tableau de la quantité d'avoine arrivée à Montréal par canaux et chemins de fer, et par navires... ..	76
Tableau de la quantité de houille passée par le canal Welland.....	76
Tableau de la quantité de houille passée par le canal Welland dans des navires du Canada et des Etats-Unis.....	77
Tableau de la quantité de houille qui a passé par les canaux du Saint-Laurent.....	77
Tableau de la quantité de fret qui a descendu le canal Welland jusqu'à Montréal, quantité aux ports d'Ontario, et quantité aux ports des Etats-Unis.....	78
Récapitulation.....	88
Tableau sommaire de la quantité de fret descendu par le canal Welland sur lequel pleins péages ont été payés.....	86
Tableau comparatif du revenu sur tous les canaux pour 1890 et 1891.....	90
Tableau comparatif de céréales et bois de service passés par tous les canaux pour 1890 et 1891.....	92
Statistique du trafic sur les canaux.....	94 à 154
Tarif.....	156 à 168

N° DU TABLEAU.

6	Canal Welland, détails du trafic, par ordre alphabétique.....	94
7	do do d'entiers parcours par ordre alphabétique.....	98
8	do do du trafic local do.....	102
9	Canaux du Saint-Laurent, détails du trafic do.....	106
10	do do d'entier parcours do.....	110
11	do do du trafic local do.....	114

N ^o DU TABLEAU.	PAGES.
12 Canaux de l'Ottawa, détails du trafic, par ordre alphabétique..	118
13 Canal Chambly do do	122
14 Canal Rideau do do	125
15 Canal Saint-Pierre do do	128
16 Canaux de la Vallée de la Trent, do do	129
17 Canal Murray, détails du trafic	132
18 Tableau du trafic sur les canaux ci-dessus mentionnés, suivant les classes	136
19 Tableau sommaire du trafic sur les canaux ci-dessus.	142
20 Tableau du montant des péages perçus chaque mois sur tous les canaux.	148
21 Tableau du nombre, du tonnage et de la nationalité des navires passés par tous les canaux.	150
21½ Tableau comparatif du grand total du fret passé par tous les canaux.	154
22 Tarif	156

SUPPLÉMENT

DU

RAPPORT ANNUEL DU MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
DIVISION DES RECETTES DES CANAUX,
OTTAWA, 3 mars 1892.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous présenter mon rapport sur le trafic et les recettes des différents canaux, pour la saison de navigation de 1891.

J'ai ajouté à la statistique ordinaire certains renseignements relatifs au trafic sur les grands lacs et aux avantages comparatifs des routes canadiennes et américaines conduisant à la mer.

RECETTES.

Les recettes totales, à l'exclusion des loyers de chutes d'eau, sont comme suit pour les deux dernières années :—

Pour 1890.....	\$348,059 51
1891.....	350,351 97

En comparant la statistique de 1890 et 1891, l'on verra que les recettes brutes ont augmenté de \$2,292.46.

Les diverses augmentations ou diminutions sont comme ci-dessous :—

	Augmentation.	Diminution.
Sur le canal Welland.....	\$5,734 38	
Sur les canaux du Saint-Laurent.....	3,363 31	
Sur le canal Chambly.....	1,350 13	
Sur le canal Rideau.....		\$ 142 88
Sur les canaux de l'Ottawa.....		7,793 97
Sur le canal Saint-Pierre.....		138 16
Sur les canaux de la Vallée de la Trent.....		5 21
Sur le canal Murray.....		75 14
Total.....	\$10,447 82	\$8,155 36
Total de l'augmentation.....	2,292 64	

Ces chiffres sont quelque peu modifiés par des remboursements autorisés par des arrêtés du conseil dont il est question ci-après.

Sur les recettes afférentes à 1890 il a été remboursé sur le grain \$41,635.46, et en 1891, \$49,834.98, ce qui forme une diminution réelle pour 1891 de \$6,907.06.

Les exportateurs et les expéditeurs de Montréal ayant demandé que la réduction des péages sur certains produits agricoles fût continuée, Son Excellence en conseil a, le 25 mars 1891, autorisé une remise des péages comme ci-après, savoir :—

Il sera fait une remise de péages perçus sur le blé, le maïs, les pois, l'orge, le seigle et l'avoine (destinée à l'exportation) qui auront été transportés par les canaux de Welland et du Saint-Laurent à destination de Montréal ou de ports à l'est de cette ville.

Cette remise devra réduire les péages à deux centins par chaque tonneau des produits ci-dessus ou de l'un d'eux, aux conditions suivantes :—

1. Sur preuve que les produits ci-dessus, sur lesquels on pourra réclamer la remise, auront été primitivement expédiés à destination de Montréal ou de ports à l'est de cette ville avant de passer le canal Welland, et

2. Sur preuve qu'ils ont été réellement transportés à Montréal ou à l'un des ports à l'est de cette ville.

3. Le transbordement, s'il est opéré à un port intermédiaire canadien, n'empêchera pas d'accorder cette remise.

Le présent arrêté du conseil ne sera en vigueur que pour l'année 1891.

Par un arrêté du conseil passé le 29 avril 1891, cette remise a été appliquée à toute partie des dites cargaisons allégées à Port-Colborne et rechargées à destination de Port-Dalhousie, de même qu'aux produits ci-dessus mentionnés quand ils étaient expédiés des ports canadiens du lac Ontario.

Les remises ainsi réclamées ont été payées à la fermeture de la saison de navigation, et non dans le cours de la dite saison comme autrefois.

En 1891, 276,861 tonneaux de grain ont passé le canal Welland, et ont été transbordés à des ports canadiens à destination de Montréal, et une remise de 18 centins par tonneau a été accordée, ce qui forme une somme de \$49,834.98.

Sur la quantité de grain, soit 220,527 tonneaux qui ont passé le canal Welland en destination de ports américains, 17,817 tonneaux ont été transbordés à Ogdensburg et ont passé par les canaux du Saint-Laurent jusqu'à Montréal. Il n'a pas été accordé de remises sur ces transbordements.

QUANTITÉ DE GRAIN DESCENDUE PAR LE CANAL WELLAND.

Le mouvement de l'orge, du maïs, de l'avoine, des pois, du seigle et du blé, descendus par le canal Welland, de ports à l'ouest de Port-Colborne, a été comme suit pendant les dix dernières années :—

QUANTITÉ DESCENDUE À MONTRÉAL.		QUANTITÉS SUR LESQUELLES A ÉTÉ PAYÉ LE PLEIN PÉAGE.	
		Allant à des ports de l'Ontario.	De ports des Etats-Unis à des ports des Etats-Unis.
	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.
1882.....	180,694		63,881
1883.....	186,814	10,650	121,876
1884.....	142,194	12,153	104,537
1885.....	96,569	11,909	117,346
1886.....	203,940	9,881	151,551
1887.....	185,034	11,838	134,868
1888.....	160,358	25,599	169,664
1889.....	267,769	19,075	213,766
1890.....	228,513	16,899	245,932
1891.....	*295,509	6,805	202,710

On a accordé sur le grain descendu à Montréal par le canal Welland et les canaux du Saint-Laurent, une modération de péage de 10 centins par tonneau en 1884 et jusqu'en juin 1885, et 18 centins par tonneau du premier juillet 1885 à décembre 1891.

D'après les chiffres ci-dessus, le mouvement des produits agricoles vers Montréal par la voie du canal Welland et les canaux du Saint-Laurent a augmenté, pendant les dix dernières années, de 180,694 tonneaux qu'il était en 1880, à 295,509 tonneaux en 1891, et le mouvement de ces produits entre les ports américains, par voie du canal Welland, a augmenté de 63,881 tonneaux qu'il était à 202,710 tonneaux.

Le mouvement de l'orge, du maïs, de l'avoine, des pois, du seigle et du blé arrivés à Montréal par les chemins de fer Grand-Tronc et du Pacifique, a été comme suit pendant les dix dernières années, suivant les rapports :—

	Tonneaux.
Pour 1882.....	75,026
1883.....	98,672
1884.....	142,231
1885.....	160,821
1886.....	165,613
1887.....	191,760
1888.....	113,794
1889.....	94,943
1890.....	119,208
1891.....	184,410

Les quantités des articles similaires qui ont fait le parcours des canaux du Saint-Laurent, jusqu'à Montréal, pendant la même période, ont été comme ci-dessous :—

*Sur cette quantité 17,817 tonneaux de maïs et de blé ont été transbordés à Ogdensburg.

	Tonneaux.
Pour 1882	230,055
1883	263,368
1884	174,496
1885	134,824
1886	272,133
1887	237,881
1888	166,191
1889	275,414
1890	242,571
1891	320,434

Le mouvement comparatif du grain par la voie du Saint-Laurent et autres voies, passant par l'Etat de New-York, a été comme ci-dessous :—

MOUVEMENT DU GRAIN VERS LA MER PAR LES DIFFÉRENTES VOIES QUI SE FONT
CONCURRENCE.

Mouvement du grain et des pois descendus à Montréal par la voie entière des canaux du Saint-Laurent :—

	Tonneaux.
Pour 1890	242,571
1891	320,434
Augmentation.....	<u>77,863</u>

Mouvement du grain et des pois arrivés à Montréal par les chemins de fer Canadien du Pacifique et Grand-Tronc :—

	Tonneaux.
Pour 1890	119,208
1891	184,410
Augmentation.....	<u>65,202</u>

Mouvement du grain vers la mer par les canaux de New-York :—

	Tonneaux.
Pour 1890	1,131,289
1891	1,055,278
Diminution.....	<u>76,011</u>

Mouvement du grain vers la mer par les chemins de fer de New-York :—

	Tonneaux.
Pour 1890.....	3,045,302
1891.....	2,356,660
Diminution.....	<u>688,642</u>

Les augmentations et diminutions accusées en 1891 relativement à 1890 dans le mouvement du commerce de transport aux ports de marée, par les différentes routes, se chiffrent comme ci-dessous :—

	Augmen- tation.	Diminu- tion.	Augmen- tation.	Diminu- tion.
	Tonneaux.	Tonneaux.	Pour 100.	Pour 100.
Sur les canaux du Saint-Laurent.....	77,863	.....	32 09	.....
do ch. de fer Canadien du Pacifique et Grand-Tronc.....	65,202	.....	54 69	.....
do canaux de New-York.....	.....	76,011	.....	6 71
do chemins de fer de New-York.....	.....	688,642	.....	22 61

TRANSBORDEMENT DU GRAIN.

Suit un tableau de la quantité de grain passée par le canal Welland en destination de Kingston, pour les six dernières années :—

Sur des navires canadiens :—

	Tonneaux.
1886, 241 cargaisons.....	143,330
1887, 284 do	178,233
1888, 182 do	143,025
1889, 208 do	165,117
1890, 203 do	184,275
1891, 209 do	190,664

Sur des navires américains :—

	Tonneaux.
1886, 97 cargaisons.....	62,222
1887, 19 do	12,477
1888, 60 do	43,667
1889, 114 do	108,358
1890, 35 do	35,560
1891, 77 do	90,153

En 1891, trois navires canadiens ont porté à Montréal leurs cargaisons intactes, soit 1,441 tonneaux de grain; en 1890, trois, chargés de 1,281 tonneaux, et un seul, en 1889, portant 425 tonneaux.

En 1891, quarante-quatre navires canadiens ont été allégés à Kingston; 63 en 1890 et 54 en 1889.

Deux cent trente-neuf navires ont été déchargés à Kingston en 1891; 172 en 1890 et 267 en 1889.

Le relevé suivant donne les quantités de grains transbordées à Port-Colborne en 1891 et pendant les trois années précédentes. Le nombre total des navires chargés de grains qui ont été allégés dans ce port en 1891 a été de 81, contre 83 l'année dernière.

	1888.	1889.	1890.	1891.
	Boisseaux.	Boisseaux.	Boisseaux.	Boisseaux.
Blé.....	11,440	37,222	4,310	16,665
Mais.....	133,014	254,690	773,687	482,802
Seigle.....	Nil.	Nil.	Nil.	1,330
Avoine.....	Nil.	8,218	44,294	130,276

Les déchargements dans ce port des navires qui ne sont pas entrés dans le canal donnent les quantités suivantes :—

	1888.	1889.	1890.	1891.
	Boisseaux.	Boisseaux.	Boisseaux.	Boisseaux.
Blé.....	72,592	8,608	Nil	16,628
Maïs.....	23,575	Nil	Nil	Nil
Seigle.....	Nil	Nil	Nil	Nil
Avoine.....	Nil	Nil	Nil	Nil

La totalité du fret passé par le canal Welland dans le cours de la saison de 1891 a atteint le chiffre de 975,013 tonneaux ; sur cette quantité 945,239 tonneaux étaient expédiés en droiture, et 29,774 tonneaux à des stations intermédiaires.

CANAL WELLAND.

Fret à destination de l'est et de l'ouest.

La quantité du fret dirigé vers l'est a été de 684,801 tonneaux, et vers l'ouest, de 290,212 tonneaux.

La totalité du fret passé par le canal Welland dans toute sa longueur, dans le cours de la saison de 1891, a été de 945,239 tonneaux.

Sur cette quantité 283,552 tonneaux étaient à destination de l'est.

Sur le fret à destination de l'est, les navires canadiens ont porté 262,547 tonneaux et ceux des Etats-Unis 399,140 ; tandis que les premiers ont transporté 36,009 tonneaux du fret destiné à l'ouest et les seconds 247,543 tonneaux.

La totalité du mouvement du fret sur les canaux du Saint-Laurent, dans le cours de la saison de 1891, a atteint le chiffre de 936,794 tonneaux ; sur cette quantité 541,028 tonneaux étaient expédiés en droiture, et 395,766 tonneaux composaient le fret local.

CANAUX DU SAINT-LAURENT.

Fret à destination de l'est et de l'ouest

Sur la totalité du fret passé par les canaux, en 1891, 688,899 tonneaux étaient à destination de l'est, et 247,895 tonneaux étaient destinés à l'ouest.

La totalité du fret transporté en droiture a été de 541,028 tonneaux ; sur cette quantité 500,532 tonneaux étaient à destination de l'est, et 40,496 à destination de l'ouest.

Sur la totalité du fret local 188,367 tonneaux étaient destinés à l'est, et 207,399 à l'ouest.

TRANSPORT EN DROITURE ENTRE MONTRÉAL ET LES PORTS DES LACS ERIÉ, MICHIGAN, ETC.

La totalité du mouvement du fret à destination de l'est et de l'ouest par le canal Welland et les canaux du Saint-Laurent entre les lacs Erié et Montréal, a été comme suit pour les onze dernières années :—

	A destination de l'est, tonneaux.	A destination de l'ouest, tonneaux.
1881.....	169,213	37,190.
1882.....	108,835	24,488
1883.....	205,394	27,488
1884.....	168,715	9,425.
1885.....	132,968	16,115
1886.....	244,514	16,801
1887.....	213,834	14,075
1888.....	183,899	19,310
1889.....	298,197	25,370
1890.....	231,746	31,951
1891.....	309,593	14,060

FRET ENTRE PORTS DES ÉTATS-UNIS.

La totalité du fret passé à l'est et à l'ouest par le canal Welland entre ports des États-Unis a été comme suit pour les onze dernières années :—

	A destination de l'est, tonneaux.	A destination de l'ouest, tonneaux.
1881.....	96,266	97,907
1882.....	110,286	172,520
1883.....	174,912	257,699
1884.....	163,998	243,081
1885.....	168,212	216,297
1886.....	244,916	239,562
1887.....	189,427	151,074
1888.....	221,062	213,689
1889.....	297,353	266,231
1890.....	318,259	215,698
1891.....	306,257	247,543

La quantité du fret passé à l'est par le canal Welland, entre ports des États-Unis, a diminué de 12,002 tonneaux pendant la dernière année, tandis que le mouvement du fret vers l'ouest a augmenté de 31,845 tonneaux pour la dernière année.

Comparaison statistique entre les diverses routes des États-Unis.

J'annexe à ce rapport des tableaux qui font la suite de la comparaison statistique établie dans des rapports précédents entre les quantités des principaux articles expédiés par le canal Welland, et les quantités d'articles similaires expédiés par des routes concurrentes des États-Unis.

En se reportant au tableau H, qui indique les quantités de céréales expédiées à des ports de marée, on remarquera qu'il en a été transporté par les canaux de New-York 1,092,355 tonneaux en 1891, tandis qu'il en avait été transporté 1,167,901 en 1890, et 1,296,896 en 1889.

Il a été transporté des céréales par les chemins de fer New-York Central, Erié et New-York, West-Shore et Buffalo, comme suit :—

	Tonneaux.		Tonneaux.
En 1891.....	{ 3,565,381 4,336,199 3,654,984 3,197,634 3,847,766 3,802,262	En 1885.....	4,105,594
1890.....		1884.....	3,639,805
1889.....		1883.....	4,422,461
1888.....*		1882.....	3,888,557
1887.....		1880.....	4,732,385
1886.....		1869.....	1,087,809

* Farine et grain seulement.

Le tableau suivant est le relevé des quantités de céréales expédiées pendant les vingt et une dernières années à des ports de marée par la voie des canaux et des chemins de fer de l'Etat de New-York :—

	Canaux.	Chemins de fer.	Total.	Part des canaux.
	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.	
1869.....	1,302,613	1,087,809	2,390,342	545
1870.....	1,295,010	1,766,457	3,061,467	423
1871.....	1,850,198	2,205,589	4,055,787	456
1872.....	1,674,320	1,870,614	3,544,934	472
1873.....	1,745,171	2,036,992	3,782,163	461
1874.....	1,767,598	2,791,517	4,559,115	387
1875.....	1,305,550	2,343,241	3,648,791	357
1876.....	1,064,293	2,875,803	3,940,096	270
1877.....	1,498,984	2,493,683	3,992,667	375
1878.....	1,912,734	3,695,764	5,608,498	341
1879.....	1,833,399	4,353,617	6,187,016	296
1880.....	2,371,090	4,732,385	7,103,475	333
1881.....	1,116,561	4,983,722	6,100,283	183
1882.....	1,118,776	3,885,557	5,004,333	223
1883.....	1,379,000	4,422,461	5,801,461	237
1884.....	1,236,986	3,639,805	4,876,791	253
1885.....	1,063,310	4,105,594	5,168,904	205
1886.....	1,489,886	3,802,262	5,292,148	281
1887.....	1,539,403	3,847,766	5,387,169	285
1888.....	1,166,958	3,197,734	4,364,692	267
1889.....	1,296,896	3,654,984	4,951,880	262
1890.....	1,167,901	4,336,199	5,504,100	212
1891.....	1,092,355	3,565,381	4,657,736	234

La totalité du fret passé par les canaux dans le cours de la saison de 1891 se répartit comme suit :—

Canaux.	Animaux.	Produits forestiers.	Produits manufacturés.	Marchandises.	Produits agricoles.	Total.
	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.
Welland.....	68	99,383	19,485	300,873	555,204	975,013
Saint-Laurent.....	917	126,870	56,765	334,841	416,921	936,314
Chambly.....	215	119,799	2,888	98,449	7,913	229,264
Ottawa.....	1,373	565,382	323	10,952	7,011	585,041
Rideau.....	26	79,259	2,736	23,176	4,116	109,313
Saint-Pierre.....		2,827		24,205	7,488	34,520
Murray.....	50	3,376	704	4,677	2,935	11,742
Vallée de la Trent.....		20,675	7	132	25	20,839

La totalité du fret passé par le canal Welland a atteint le chiffre de 975,013 tonneaux, comprenant 555,204 tonneaux de produits agricoles.

Sur les canaux du Saint-Laurent la totalité du fret a été de 936,314 tonneaux, dont 416,921 étaient des produits agricoles, et 334,841 des marchandises.

Sur les canaux de l'Ottawa, le total du fret a été de 585,041 tonneaux, dont 565,382 étaient des produits forestiers.

La totalité du fret passé par les canaux dans le cours de la saison de 1891 a été de 2,902,046 tonneaux.

La quantité de grain importée de Chicago au Canada par les lacs, dans le cours de 1891, a été, d'après les rapports, de 4,754,708 boisseaux, et la quantité passée en transit de 2,736,892 boisseaux.

La valeur totale du fret importé de Chicago au Canada par les lacs, dans le cours de la même année, a été, d'après les rapports, de \$3,916,452.28; sur ce chiffre les navires canadiens ont eu une part de \$2,030,385.71, dont les détails sont comme suit:—

QUANTITÉ et valeur des importations de Chicago au Canada, par les lacs, 1891.

ARTICLES.	NAVIRES DES ÉTATS-UNIS.		NAVIRES CANADIENS.		TOTAL.	
	Quantité.	Valeur. \$ cts.	Quantité.	Valeur. \$ cts.	Quantité.	Valeur. \$ cts.
Blé.....Boiss.	522,652	510,762 76	606,266	596,905 96	1,128,918	1,107,668 72
Mais.....“	1,088,816	675,600 39	1,010,923	619,606 51	2,099,739	1,295,206 90
Seigle.....“	758,502	699,703 42	767,549	688,850 61	1,526,051	1,388,554 03
Farine.....Brls.	.....	.....	16,632	78,921 00	16,632	78,921 00
Lard.....Lbs.	.....	.....	1,450	19,525 00	1,450	19,525 00
Farine de maïs.....Brls.	.....	.....	375	1,500 00	375	1,500 00
Farine d'avoine.....“	.....	.....	135	1,000 00	135	1,000 00
Suif.....“	.....	.....	100	1,200 00	100	1,200 00
Saindoux.....“	.....	.....	513	10,280 00	513	10,280 00
Graisse.....“	.....	.....	95	1,050 00	95	1,050 00
Thé.....Caisnes	.....	.....	1,059	10,563 02	1,059	10,563 02
Marchandises générales.....Colis.	.....	.....	93	983 61	93	983 61
Total.....	.....	1,886,066 57	.....	2,030,385 71	.....	3,916,452 28

EXPÉDITIONS DE GRAIN (en transit et importation) de Chicago, par les lacs, 1891.

Expédié à	Maïs.			Avoine.		Blé.	Seigle.	Total.
	Transit.	Importation	Total.	Transit.	Importation				Importation
Montréal.....	Boiss.	Boiss.	Boiss.	Boiss.	Boiss.	Boiss.	Boiss.	Boiss.
Prescott.....	131,501	131,501	134,635	100,946	367,082	38,000	38,000	4,126,400
Kingston.....	38,000	38,000	994,283	1,425,105	25,100	25,100	344,469	405,421
Toronto.....	1,707,012	1,707,012	193,429	193,429	497,252	497,252	1,199,150	985,978
Toronto.....	25,100	25,100	65,701	65,701	1,012,547	1,012,547	1,128,918	7,491,600
Point-Edward..	278,768	278,768	256,165	256,165	1,012,547	1,012,547	1,128,918	7,491,600
Collingwood..	149,256	149,256	193,429	193,429	497,252	497,252	1,199,150	985,978
Midland.....	807,595	198,126	488,726	488,726	3,824,084	3,824,084	2,069,739	1,724,345
Sarnia.....	488,726	488,726	1,724,345	1,724,345	2,069,739	2,069,739	1,724,345	2,069,739
Total.....	1,724,345	2,069,739	3,824,084	1,012,547	1,012,547	1,128,918	1,526,051	7,491,600

Le rapport concernant le commerce de transport de Chicago, entre les mois de mai et de novembre 1891, contient ce qui suit :—

“ Malgré les efforts combinés de neuf des principales lignes de chemins de fer dans ce pays, la flotte des lacs a transporté de Chicago, pendant les sept mois de navigation de l'été dernier, 63·4 pour 100 de tous les chargements expédiés de Chicago, à destination de l'est, pendant cette période.

La totalité du fret de toute sorte, expédié de Chicago à destination de l'est, depuis le mois de mai jusqu'à novembre, inclusivement, a été, d'après les rapports hebdomadaires de la chambre de commerce de Chicago, de 4,265,934 tonneaux, dont 2,705,084 ont été transportés par la flotte des lacs, et 1,560,850 par les chemins de fer.

Cet état ne comprend pas près de 5,000,000 de boisseaux, ou 150,000 tonneaux de grain chargés sur les navires dans le cours de l'hiver 1890-91, et transportés par la flotte qui a quitté Chicago à l'ouverture de la navigation le printemps dernier, et ce chiffre, ajouté à la quantité ci-dessus, augmenterait encore la proportion transportée par les navires. ”

ÉTAT COMPARATIF DU COMMERCE DE TRANSPORT PAR CHEMINS DE FER ET CANAUX PAR VOIE DE L'ÉTAT DE NEW-YORK.

En consultant les rapports fournis par les chemins de fer aux autorités de l'État de New-York, et la statistique des canaux présentée à la législature du même État, je constate que sur le tonnage total du fret qui a passé par les canaux et les chemins de fer, le mouvement sur les canaux de l'État est représenté dans les proportions suivantes :

	Pour cent.		Pour cent.
En 1859.....	68·9	En 1880.....	25·1
1869.....	47·0	1881.....	18·5
1870.....	38·9	1882.....	19·0
1871.....	38·9	1883.....	18·7
1872.....	40·1	1884.....	19·0
1873.....	34·9	1885.....	17·1
1874.....	31·7	1886.....	16·9
1875.....	28·4	1887.....	16·3
1876.....	24·6	1888.....	18·8
1877.....	28·3	1889.....	15·1
1878.....	27·1	1890.....	13·9
1879.....	23·7	1891.....	13·4

Le total collectif en 1891 a été de 899,990 tonneaux de plus que celui de 1890, et représente une différence en plus de 26,071,005 tonneaux comparativement à 1869.

Le mouvement se divise comme suit :—

	Tonnage total.	Part des canaux.
En 1859.....	5,485,076	·6890
1869.....	12,453,174	·4705
1870.....	15,148,274	·3895
1871.....	15,844,152	·3896
1872.....	16,631,609	·4012
1873.....	18,200,208	·3497
1874.....	18,283,547	·3174
1875.....	17,101,758	·2841
1876.....	16,948,627	·2462

	Tonnage total.	Part des canaux.
1877.....	17,489,770	·2833
1878.....	19,017,301	·2719
1879.....	22,590,766	·2373
1880.....	25,706,586	·2512
1881.....	27,857,394	·1859
1882.....	28,693,054	·1905
1883.....	30,167,119	·1877
1884.....	26,293,844	·1905
1885.....	27,543,948	·1718
1886.....	31,168,744	·1698
1887.....	34,029,791	·1632
1888.....	26,244,610	·1883
1889.....	35,466,042	·1514
1890.....	37,624,199	·1394
1891.....	38,524,179	·1343

M. P. Bird Price, inspecteur en chef du grain pour la ville de Chicago, rapporte comme suit les moyennes du contenu de chaque wagon :—

Les moyennes du grain contenu dans chaque wagon ont été comme suit :—

Année.	Boisseaux.	Année.	Boisseaux.
En 1877	416	En 1884.....	601
1878	451	1885.....	608
1879.....	460	1886.....	641
1880.....	491	1887.....	673
1881.....	520	1888.....	685
1882.....	559	1889.....	684
1883.....	572	1890.....	727

PRIX DU FRET.

Les rapports donnent comme suit la moyenne du fret payé pour le transport du grain de Buffalo à New-York, par le canal Erié :—

Pour 1887.....	$4\frac{6}{10}$ cts par boisseau.
1888.....	$3\frac{4}{10}$ do
1889.....	$4\frac{8}{10}$ do
1890.....	$3\frac{87}{100}$ do
1891.....	$3\frac{5}{10}$ do

Le prix du fret du grain transporté de Chicago à Montréal, en 1891, a varié de 5 à 8 centins par boisseau de blé, et à Buffalo, de 1 à $5\frac{1}{4}$ centins, avec une moyenne de $2\frac{1}{2}$ centins; en 1890, la moyenne était de $1\frac{7}{8}$ centin. De Duluth à Buffalo le fret du blé a varié davantage, étant de $1\frac{1}{4}$ à $9\frac{1}{2}$ centins, et la moyenne de $4\frac{1}{4}$ centins; en 1890 la moyenne était de 3 centins.

De Toledo à Buffalo le fret du blé a varié de 1 à 3 centins, et a été de 2 centins en moyenne; en 1890 la moyenne était de $1\frac{3}{4}$ centin.

PRIX DU MONTAGE ET DE L'EMMAGASINAGE DU GRAIN À BUFFALO.

Tous les élévateurs appartenant à la *Western Elevating Company*, et recevant du grain des navires, ont fixé et établi leurs prix comme suit pour l'année 1891 :—

Montage, réception, pesage et délivrance, $\frac{5}{8}$ centin par boisseau; emmagasinage pour une période de 10 jours, ou partie de ce temps, $\frac{1}{4}$ centin; il n'est pas reçu de grain pour transbordement direct, le navire ne payant que les frais de pelletage. Le prix était de $\frac{1}{4}$ centin par boisseau pour le chargement des wagons, y compris l'arrimage.

Les élévateurs Cyclone et Hefford exigeaient $\frac{3}{8}$ centin par boisseau pour le transbordement direct du navire aux bateaux de canal.

MOUVEMENT DU TRAFIC DU LAC SUPÉRIEUR PAR LES ROUTES AMÉRICAINES.

"*Canal Sainte-Marie.*—Ce canal a été ouvert à la navigation le 27 avril 1891, et il a été fermé le 7 décembre. En conséquence, la saison a été de 225 jours, soit trois jours de moins qu'en 1890. Le nombre de navires qui ont passé chaque jour pendant toute la saison a été, en moyenne, de 45·3, et pendant les mois de juin, juillet, août et septembre cette moyenne a été de 54·6. La dimension des navires continue d'augmenter, ainsi qu'on le voit par les chiffres suivants:—

En 1887	la moyenne du tonnage par navire enregistré a été de.....	626·3	tonneaux.
1888	do	do	..... 701·5 do
1889	do	do	..... 790·5 do
1890	do	do	..... 833·8 do
1891	do	do	..... 862·1 do

Le tonnage total enregistré pendant la saison est de 53,750 tonneaux de moins qu'en 1890, et le tonnage du fret a été de 152,454 tonneaux de moins. Il peut être à propos de donner ici certaines observations au sujet des états qui sont annexés:—

Depuis 1881, le minerai de fer transporté par le canal a formé 47 pour 100 de la totalité du fret, et en 1889 et 1890 il a formé plus de 50 pour 100; en conséquence, le fret peut être divisé en deux parties à peu près égales, dont l'une comprenait le minerai de fer et l'autre tout le reste du fret réuni. La proportion de l'augmentation depuis 1881 diminue de 12 à 39 chaque année, la moyenne étant de 22. Dans le cours de 1890 le fer, le minerai de fer non compris, s'est élevé à 4,266,445 tonneaux, et à 5,328,548 tonneaux en 1891, soit une augmentation de 25 pour 100 dans le fret de 1891—non compris le minerai de fer—comparativement à 1890, ou un peu plus que l'augmentation moyenne pendant les dix années précédentes. Il en résulte que la diminution dans le fret du minerai de fer seul suffit pour expliquer pourquoi le tonnage, en 1891, n'a pas subi l'augmentation ordinaire. Cependant, il y a d'autres causes qui ont affecté sérieusement le volume des affaires de la saison, et il en sera question plus tard. La diminution dans le fret du minerai de fer a été prédite avec certitude il y a un an, et les causes en sont si nombreuses et elles se sont continuées si longtemps qu'il serait difficile de les discuter d'une manière satisfaisante.

Le transport du blé et de ses produits a été exceptionnellement considérable. Sans compter le minerai de fer et le blé en 1890, le tonnage a été de 3,725,866 tonneaux. En 1891, le tonnage correspondant a été de 4,340,660 tonneaux. Ainsi, l'augmentation dans le fret, non compris le minerai de fer, a été de 8 pour 100, ce qui indique une diminution de la moyenne ordinaire de 22 pour 100 qui existait depuis les dix dernières années, et fait voir que si la récolte du blé au Nord-Ouest n'avait pas été extraordinairement bonne cette année, il y aurait eu une légère diminution dans le volume du fret, le minerai de fer non compris."

Etat comparatif de la quantité et de la valeur du fret descendu par le canal des chutes Sainte-Marie en 1888 et 1889, avec les augmentations et diminutions en quantité et valeur des articles transportés.

Articles.	1888.		1889.		Augmentation en quantité pour 1889.	Diminution en quantité pour 1889.	Augmentation en valeur pour 1889.	Diminution en valeur pour 1889.
	Quantité.	Valeur.	Quantité.	Valeur.				
		\$		\$				
Houille.....	2,105,041	7,367,643	1,629,197	5,702,189	475,844	1,665,454		
Farine.....	219,072	10,953,625	222,870	11,143,535	3,798	189,910		
Blé.....	557,890	18,224,423	486,955	15,907,216	70,935	2,317,207		
Grain.....	50,557	1,981,861	53,331	2,009,580	2,774	108,718		
Fer façonné.....	48,859	2,442,950	31,545	1,577,250	17,314	189,924		
Fer en gueuse.....	14,844	252,348	26,016	442,272	11,172	4,218		
Sel.....	21,043	210,433	16,825	168,250				
Cuivre.....	28,960	5,792,000	33,456	6,691,200	4,496	899,200		
Minéral de fer.....	2,570,517	8,996,809	4,095,855	14,335,492	1,525,338	5,338,683		
Bois de service.....	420,651	4,326,696	552,219	5,679,972	131,568	1,363,276		
Minéral d'argent, or et argent monnayés ou non monnayés.....	3,385	520,579	5,947	914,589	2,562	394,009		
Pierre à bâtir.....	33,541	335,410	33,538	335,380	3		30	
Fret non énuméré.....	345,844	20,751,240	312,410	18,744,600	33,434	2,006,640		
Total.....	6,420,204	82,156,017	7,500,164	83,732,525	1,681,708	8,473,720	6,897,214	
Diminution.....					601,748	6,897,214		
Augmentation en quantité.....							1,576,506	
Augmentation en valeur.....								

Etat comparatif de la quantité et de la valeur du trafic passé par le canal des chutes Sainte-Marie, en 1890 et 1891.

Items.	QUANTITÉ.		AUGMENTATION.		DIMINUTION.		VALEUR TOTALE.				
	1890.	1891.	Montant.	Pour 100.	Montant.	Pour 100.	Prix par unité.	1890.	1891.	\$	cts.
			\$		\$		\$	\$	\$		
*Navires.....	10,557	10,191				3					
Éclusages.....	4,970	4,981	11		366						
Tonnage enregistré.....	8,454,435	8,400,685			53,750	1					
do du fret.....	9,041,213	8,888,759			152,454	2					
Passagers.....	24,856	26,190	1,334	5			3 50	7,619,237	50	8,776,362	00
Charbon (dur et mou).....	2,176,925	2,507,532	330,607	18			5 00	16,195,520	00	18,900,715	00
Farine.....	3,239,104	3,780,143	541,039	17			0 98	15,893,023	60	33,040,238	60
Blé.....	16,217,370	38,816,570	22,599,200	139			0 88	2,003,496	32	1,011,461	92
Grain (autre que le blé).....	2,044,384	1,032,104			1,012,280	50	50 00	4,680,750	00	2,128,000	00
Articles en fer.....	93,615	42,560			51,055	55	17 00	386,104	00	462,077	00
Fer en gueuse.....	22,712	27,181	4,469	19			1 00	179,481	00	234,528	00
do.....	173,431	234,598	55,997	31			200 00	8,745,800	00	13,888,000	00
do.....	43,729	63,190	23,461	58			3 50	16,711,688	00	12,460,745	50
do.....	4,774,768	3,560,213			1,214,555	25	18 00	6,514,722	00	6,593,490	00
Minéral de fer.....	361,929	366,305	4,376	1			153 79	527,807	28	266,210	49
M. pds. M.P.....	3,432	1,731			1,701	50	10 00	476,730	00	440,800	00
Bois de service.....	47,973	44,080			3,893	8	60 00	22,277,640	00	25,025,580	00
Minéral d'argent et lingots.....	371,294	417,083	45,799	12							
Pierre à bâtir.....											
†Fret non énuméré.....											
Totaux.....								102,214,948	70	128,178,208	51

†Compris dans le fret non énuméré en 1891.

†Compris dans le fret non énuméré en 1891.

Laine..... 2,602 ton x.

Peaux vertes..... 460

*Vapeurs..... 7,339

Voiliers..... 2,405

Navires non inscrits..... 447

Total..... 10,191

Canal ouvert à la navigation en 1890, 228 jours.

do 1891, 225 do

†Fret non énuméré..... 10,191

Valeur basée sur estimations de 1885.

Valeur pour 1885..... \$ 53,413,472 13

do 1886..... 69,080,071 95

do 1887..... 79,031,757 78

do 1888..... 82,156,019 97

do 1889..... 83,732,527 15

do 1890..... 102,214,948 70

do 1891..... 128,178,208 51

CANAL ÉRIÉ.

Le rapport de M. Hannan, surintendant des travaux publics à Albany, contient ce qui suit concernant le mouvement du trafic sur le canal Érié, en 1891 :—

“Comparativement à 1890, le tonnage a diminué, en 1891, de 682,630 tonneaux, mais, dans le cours de la première année 467,537 tonneaux de glace, qui était un article nouveau, ont passé par le canal, ce qui fait que la diminution cette année, comparativement à l'année dernière (non compris la glace), est de 215,093 tonneaux.

* * * * * Mais bien qu'il y ait eu une diminution dans le tonnage total passé par les canaux cette année, comparativement à l'une ou l'autre des sept dernières années, ou depuis l'abolition des péages, le canal a conservé son utilité à un degré plus élevé qu'à n'importe quelle période de son existence.

Jamais on n'a vu une lutte plus acharnée entre les tarifs des chemins de fer d'un côté et du canal Érié de l'autre. Cette concurrence a commencé dès l'ouverture du canal, cette année, et elle s'est continuée pendant toute la saison, et à la fermeture du canal le tarif a immédiatement augmenté de plus du double. * * *

La lutte était si vive que souvent le chemin de fer transportait le fret à un prix beaucoup plus bas que celui pour lequel on pouvait le passer par le canal. Ayant été mis au courant de ces faits, j'ai cherché à me renseigner, mais attendu que les contrats sont conclus en secret avec l'expéditeur, ce dernier, qui retire des avantages de son contrat, ne veut pas faire connaître le prix qu'il paie, de crainte que cela lui nuise plus tard et l'empêche d'obtenir des contrats avantageux. Néanmoins, j'ai reçu assez de renseignements pour me convaincre que le prix du transport du grain par chemin de fer, de Buffalo à New-York, a rarement été plus élevé que celui du transport par le canal, et quelques fois il a été plus bas. * * *

Le fait que le tarif est déterminé par le canal Érié n'a jamais été, depuis ces dernières années, plus clairement démontré ni plus apparent que pendant la saison qui vient de se terminer. Lorsque les canaux ont été ouverts en mai dernier le tarif conventionnel du transport du grain, entre Buffalo et New-York, était de $7\frac{1}{2}$ cts par boisseau, tandis que le tarif du canal était de $2\frac{5}{8}$ à 3 cts, et il a atteint $3\frac{1}{2}$ cts en juin. Mais le tarif conventionnel n'a pas été maintenu. A ce sujet, j'ai appris que les chemins de fer avaient passé des contrats à l'effet de transporter ce grain en juin, juillet et août pour le prix de 4 cts par boisseau; en septembre, $4\frac{1}{2}$; et en octobre, 5 cts, et pendant tout ce temps le tarif conventionnel n'a pas été changé, tandis que le tarif du canal était en mai, de 2.51 cts; juin, 2.53 cts; juillet, 2.68 cts; août, 3.94 cts; septembre, 4.19 cts; octobre, 4.44 cts; et en novembre, de 4.13 cts. * * * * *

Autrefois, un navire qui pouvait transporter sur le lac 30,000 boisseaux de grain était tout ce qu'on désirait, et un très petit nombre excédait ce tonnage. Aujourd'hui des navires d'une capacité de 30,000 boisseaux ne pourraient pas faire la concurrence dans ce commerce de transport. Ils ont été remplacés par des vaisseaux qui portent 70,000, 80,000 et 100,000 boisseaux, et d'après les rapports publiés sur cette question, je vois qu'on est à construire des navires qui transporteront 140,000 boisseaux. Pour démontrer jusqu'à quel point a augmenté la capacité des navires des lacs, je dirai que sur les 31 vaisseaux chargés de grain qui sont entrés, dans le port de Buffalo, le 27 novembre dernier, 1 portait 140,000 boisseaux d'avoine

1 portait 90,000 boisseaux de blé, 3 portaient 80,000 boisseaux de grain chacun, 2 portaient 75,000 boisseaux chacun, 3 portaient 70,000 boisseaux chacun, 2 portaient 68,000 boisseaux chacun, 2 en portaient 65,000 chacun, 3 en portaient 60,000 chacun, 1 en portait 55,000, et 4 portaient 50,000 boisseaux chacun; et sur les 21 navires chargés de grain arrivés dans le même port le jour suivant, 1 portait 120,000 boisseaux d'avoine, 2 portaient 80,000 boisseaux de blé chacun, 1 portait 73,000 boisseaux de blé, 3, 70,000 boisseaux chacun, 1 portait 66,000 boisseaux, 1 en portait 65,000, 1 en portait 55,000, et 4 en portaient 45,000 chacun. C'est un exemple frappant de l'augmentation dans la capacité des navires qui composent la flotte des lacs."

Chargements collectifs de grain et de farine passés par le canal Erié, pendant les années ci-après mentionnées.

	Grain, boisseaux.	Farine, barils.
1891	34,499,140	9,920
1890.....	38,218,960	1,805
1889	41,742,000	8,454
1888.....	38,070,930	4,945
1887.....	48,972,550	3,096
1886.....	45,017,163	4,518
1885.....	31,467,738	2,692
1884.....	37,846,067	4,849
1883.....	42,352,225	5,349
1882.....	29,439,688	6,918
1881.....	30,758,912	.....
1880.....	71,699,265	19,716
1879.....	53,822,546	4,652
1878.....	59,514,779	2,421
1877.....	48,425,968	4,160
1876.....	27,558,744	2,137
1875.....	35,318,120	54,251
1874.....	40,986,834	49,182
1873.....	50,930,447	13,570
1872.....	48,246,960	5,142
1871	47,954,240	45,068
1870.....	28,966,780	74,384
1869.....	28,361,361	51,446
1868.....	36,458,150	5,638
1867.....	26,387,161	16,560
1866.....	33,750,090	.....
1865.....	37,428,889	440,867
1864.....	38,078,575	146,745
1863.....	45,236,283	486,856
1862.....	52,376,500	428,268

OPINION AMÉRICAINE CONCERNANT L'IMPORTANCE COMPARATIVE DES ROUTES FLUVIALES
DES ÉTATS-UNIS ET DU CANADA.

(Extrait des délibérations de la Convention relative aux grandes routes fluviales.)

“ Le lac Supérieur a été ouvert en 1855 par l'achèvement du canal et de la première écluse au Sault Sainte-Marie.

“ L'augmentation du trafic nécessita bientôt la construction d'une nouvelle écluse plus grande. Elle fut achevée en septembre 1881, et elle avait cinq cent cinquante pieds de longueur, quatre-vingts pieds de largeur, avec dix-sept pieds d'eau sur le busc. Depuis cette date jusqu'à ce jour, cette écluse a suffi aux besoins d'un tonnage augmentant rapidement. En 1882, 2,029,000 tonneaux y ont passé; en 1883, 2,267,000; en 1884, 2,874,000; en 1885, 3,256,000; en 1886, 4,527,000; en 1887, 5,494,000; en 1888, 6,932,000; en 1889, 7,516,000; en 1890, 9,041,213; en 1891, 8,888,759. Le tonnage du fret a été cette année de 152,454 tonneaux de moins qu'en 1890. Cela est dû à l'obstruction causée dans le chenal de la rivière Sainte-Marie par les abordages et le naufrage des navires. Voici ce que dit le général Poe à ce sujet :—

“ Sans le délai occasionné par le naufrage de la “ Susan E. Peck,” nous aurions excédé le trafic de 1890, malgré que l'eau fût extrêmement basse et les navires eussent été mis en commission très tard au printemps.

“ L'augmentation dans la valeur des produits pendant la saison de 1891, comparativement à 1890, est de 26 millions de piastres à peu près. La valeur des cargaisons qui ont passé par cette écluse cette année a été de \$128,178,208.51. Ce qu'il y a de plus remarquable dans le trafic qui s'est fait pendant cette saison, ce sont la diminution dans le minerai de fer et l'augmentation considérable dans les produits du blé.

* * * * *

“ Dans le cours de la saison de 1890, plus de 9 millions de tonneaux de fret ont passé par la rivière Sainte-Marie, et plus de 22 millions de tonneaux ont suivi la route fluviale entre les lacs Huron et Érié. Le fait d'avoir augmenté la profondeur des chenaux des lacs de 9½ pieds qu'elle était en 1852 à 16 pieds en 1882, a eu pour résultat de développer ce commerce, et il n'est que raisonnable d'espérer qu'un autre approfondissement de 4 pieds sera suivi d'une augmentation dans le commerce de transport. Les résultats sont peut-être plus remarquables dans la nature des navires qui sont employés dans ce commerce.

“ Leur bon état et leurs dimensions ont augmenté au point d'en faire une flotte qui n'a point son égale sur les eaux intérieures de n'importe quel pays de l'univers.

“ D'une grande capacité et d'une grande force, et sans tenir compte du vent ou du temps, les steamers du type actuel transportent leurs cargaisons entre des ports éloignés d'un millier de milles les uns des autres avec la précision des trains de chemins de fer, chacun d'eux portant à la fois plus que dix trains ordinaires de marchandises.

“ Concurrence canadienne.

“ Mais les cultivateurs américains doivent s'attendre à subir une concurrence comme ils n'en ont jamais vue et plus forte qu'ils ne peuvent se l'imaginer.

“ James W. Taylor, qui, malgré les changements de partis et de gouvernement

est consul américain à Winnipeg depuis vingt et un ans, a fait une étude spéciale du Nord-Ouest canadien, et il déclare que le parallélogramme compris entre les longitudes 100 et 170 à l'ouest de Greenwich, latitude 50 à 70 degrés, est semblable sous le rapport du climat et aussi-riche en ressources qu'une étendue égale de territoire en Europe, comprise entre les mêmes méridiens de latitude et 60 degrés à l'est et 10 degrés à l'ouest de Greenwich. Le parallélogramme européen comprend l'Angleterre, l'Irlande, l'Ecosse, le Danemark, la Norvège, la Suède, la Belgique, la Hollande et la plus grande partie de l'Allemagne et de la Russie d'Europe, et il est représenté par les villes de Londres, Liverpool, Dublin, Glasgow, Edimbourg, Copenhague, Stockholm, Berlin, Saint-Pétersbourg, Moscou, Nijnei-Novgorod et Archangel. Dans tout le territoire compris dans le parallélogramme de l'Amérique du Nord, le printemps commence presque le même jour. Il est reconnu par l'expérience acquise que le blé peut être cultivé au nord jusqu'à la latitude 69, et le plus beau blé que j'aie jamais vu venait de Fort-Vermillion, sur la rivière la Paix, latitude 59, longitude 116. L'orge, le blé, l'avoine, les pois, toutes les céréales et tous les légumes sont cultivés avec succès aux stations de Mission dans toute cette région, et les cultivateurs du Manitoba ont eu depuis plusieurs années des rendements plus considérables par acre que les cultivateurs américains du Minnesota et du Dakota.

“ Les causes de cette extension remarquable vers le nord-ouest de la production du blé sont, en premier lieu, l'altitude qui va toujours en diminuant, puis l'influence du vent chaud du Pacifique qui souffle à travers les passes inférieures des montagnes du nord, et le fait que le soleil, pendant la saison de la croissance, paraît plus longtemps durant les longs jours d'été des hautes latitudes qu'on ne le voit en allant plus au sud, tandis que le froid des hivers empêche le développement des insectes qui sont si nuisibles sous les climats plus tempérés. Ces causes suffisent assurément pour expliquer le fait si bien démontré par l'expérience, que les céréales sont de meilleure qualité et produites en plus grande quantité par acre près de la limite la plus au nord à laquelle on peut les cultiver.

“ *Routes fluviales canadiennes.*

“ A en juger par le progrès qui s'accomplit actuellement, on verra dans cinq ans de ce jour, et dans trois ans si les travaux sont poussés vivement, un chenal navigable sur tout le territoire canadien, depuis le lac Supérieur jusqu'à la mer, pour les navires tirant 14 pieds d'eau. Six pieds d'eau dans le canal Erié et deux transbordements ne pourront pas plus faire concurrence aux 14 pieds d'eau des canaux canadiens, sans transbordement, qu'une brouette ne peut en faire à un train express. Le bateau du canal transportant 200 tonneaux, et halé par des mulets faisant quatre milles à l'heure, ne peut certainement pas faire concurrence aux bateaux à vapeur qui transportent deux mille tonneaux et qui parcourent quatorze milles à l'heure. Et bien que le cultivateur américain ait assez bien réussi dans sa lutte contre les producteurs demi-civilisés du blé des Indes, je ne vois pas comment il peut espérer réussir en faisant concurrence à des hommes de la même race et aussi intelligents que lui, vivant sous un climat pas plus rigoureux, avec un sol aussi fertile et des moyens de transport infiniment supérieurs. Les grandes plaines du Nord-Ouest canadien ne sont pas encore colonisées, mais une fois que les conditions du sol et du climat y seront favorisées par des moyens de transport qui n'auront pas de supérieurs, s'ils ont des égaux dans d'autres régions, je crois qu'on verra une race de colons vigou-

reux, intelligents et prospères s'établir dans le Nord-Ouest canadien, et cette région deviendra le grenier de l'univers. Celui qui peut arriver à plus bas prix sur les marchés de l'univers en a le contrôle."

Expédition de grain des ports de l'Atlantique.

La quantité de grain exporté dans le cours de la saison, du 1er mai au 30 novembre 1891, se chiffre comme suit:—

	Boisseaux.
De Montréal.....	14,294,083
“ New-York	51,557,391
“ Boston	4,965,261
“ Philadelphie.....	6,931,429
“ Baltimore.....	14,752,500

Les détails se trouvent dans l'état suivant:—

EXPORTATIONS de céréales, etc., des ports de l'Atlantique ci-après nommés, du 1er mai au 30 novembre 1891.

	De New-York.	De Boston.	De Philadelphie.	De Baltimore.	De Montréal.
Fleur de farine Brls.	1,988,310	966,998	561,416	1,423,363	734,027
Farine de maïs “	87,165	40,652	457	12,070	Not given.
Blé Boiss.	36,185,254	1,824,032	5,984,417	13,118,872	6,090,114
Maïs “	9,308,260	2,677,130	947,012	949,157	2,173,070
Avoine “	1,302,080	222,606	.....	100	775,409
Orge “	744,258	11,626	.....	.....	796,624
Seigle “	3,651,133	105,383	.....	681,850	2,399,803
Pois “	366,406	114,484	.....	2,521	2,059,063
Total du grain “	51,557,391	4,955,261	6,931,429	14,752,500	14,294,083
Fleur de farine “	8,947,395	4,351,491	2,526,372	6,405,133	3,303,121
Farine “	348,660	162,608	1,828	48,280	Not given.
Grand total “	60,853,446	9,469,360	9,459,629	21,205,913	17,597,204

J'annexe à ce rapport des états qui contiennent les détails concernant les différents sujets qui ont été traités ainsi que le commerce en transit.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

 Votre obéissant serviteur,

 B. H. TEAKLES,

Premier commis, revenu des canaux.

M. T. TRUDEAU, secrétaire intérimaire,

 Département des chemins de fer et canaux.

FRET DU GRAIN PAR LE LAC ET LE CANAL ÉRIÉ.

TABLEAU du fret du blé et du maïs de Chicago à Buffalo, Ogdensburg ou Kingston, et à Montréal (par bateau à vapeur), et à New-York, par le lac et le canal Érié, pour chaque semaine de la saison de navigation 1891.

Semaine terminée le	Jusqu'à Buffalo.		* Jusqu'à Kingston.		Jusqu'à Montréal (par bateau à vapeur).		De Buffalo à New-York par le canal Érié.		De Chicago à New-York, par le lac et le canal, y compris les frais à Buffalo.	
	Blé, le boiss.	Maïs, le boiss.	Blé, le boiss.	Maïs, le boiss.	Blé, le boiss.	Maïs, le boiss.	Blé, le boiss.	Maïs, le boiss.	Blé, le boiss.	Maïs, le boiss.
	cts.	cts.	cts.	cts.	cts.	cts.	cts.	cts.	cts.	cts.
4 avril	2	1 $\frac{3}{4}$								
11 do	2	1 $\frac{3}{4}$								
18 do	2	1 $\frac{3}{4}$								
25 do	2	1 $\frac{3}{4}$								
2 mai	1 $\frac{3}{4}$	1 $\frac{3}{4}$	4	3 $\frac{3}{4}$	6 $\frac{3}{4}$	5 $\frac{1}{4}$	2 $\frac{1}{8}$	2 $\frac{3}{8}$	5 $\frac{1}{8}$	4 $\frac{3}{8}$
9 do	1 $\frac{3}{4}$	1 $\frac{3}{4}$	3 $\frac{3}{4}$	3 $\frac{1}{4}$	5 $\frac{3}{4}$	5 $\frac{1}{4}$	2 $\frac{3}{8}$	2 $\frac{1}{4}$	4 $\frac{3}{8}$	4 $\frac{3}{8}$
16 do	1 $\frac{3}{4}$	1 $\frac{3}{4}$	3 $\frac{1}{4}$	3	5 $\frac{3}{4}$	5	2 $\frac{3}{8}$	2	4 $\frac{3}{8}$	4
23 do	1	1	3 $\frac{1}{4}$	3	5 $\frac{3}{4}$	5	2 $\frac{3}{8}$	2	4 $\frac{3}{8}$	3 $\frac{3}{8}$
30 do	1	1	2 $\frac{3}{4}$	2 $\frac{1}{2}$	5	4 $\frac{1}{2}$	2 $\frac{3}{8}$	2 $\frac{3}{8}$	4 $\frac{3}{8}$	4 $\frac{3}{8}$
6 juin	1	1	2 $\frac{3}{4}$	2 $\frac{1}{2}$	5	4 $\frac{1}{2}$	3	3	4 $\frac{3}{8}$	4 $\frac{3}{8}$
13 do	1	1	2 $\frac{3}{4}$	2 $\frac{1}{2}$	5	4 $\frac{1}{2}$	3	3	4 $\frac{3}{8}$	4 $\frac{3}{8}$
20 do	1 $\frac{1}{4}$	1	2 $\frac{3}{4}$	2 $\frac{1}{2}$	5	4 $\frac{1}{2}$	2 $\frac{7}{8}$	2 $\frac{3}{8}$	4 $\frac{3}{8}$	4 $\frac{3}{8}$
27 do	1 $\frac{1}{4}$	1 $\frac{1}{4}$	2 $\frac{3}{4}$	2 $\frac{1}{2}$	5	4 $\frac{1}{2}$	2 $\frac{3}{8}$	2 $\frac{3}{8}$	4 $\frac{3}{8}$	4 $\frac{3}{8}$
4 juil.	1 $\frac{1}{4}$	1 $\frac{1}{4}$	2 $\frac{3}{4}$	2 $\frac{1}{2}$	5	4 $\frac{1}{2}$	2 $\frac{3}{8}$	2 $\frac{3}{8}$	4 $\frac{3}{8}$	4 $\frac{3}{8}$
11 do	1 $\frac{1}{4}$	1 $\frac{1}{4}$	2 $\frac{3}{4}$	2 $\frac{1}{2}$	5	4 $\frac{1}{2}$	2 $\frac{3}{8}$	2 $\frac{3}{8}$	4 $\frac{3}{8}$	4 $\frac{3}{8}$
18 do	2 à 2 $\frac{1}{4}$	1 $\frac{3}{4}$ à 2	2 $\frac{3}{4}$	2 $\frac{1}{2}$	5	4 $\frac{1}{2}$	2 $\frac{3}{8}$	2 $\frac{1}{4}$ à 2 $\frac{3}{4}$	4 $\frac{3}{8}$	4 $\frac{3}{8}$
25 do	2	1 $\frac{3}{4}$	3	2 $\frac{3}{4}$	5 $\frac{1}{4}$	5	2 $\frac{3}{8}$	2 $\frac{1}{8}$ à 2 $\frac{1}{4}$	5 $\frac{1}{8}$	4 $\frac{3}{8}$
1er août	2 $\frac{1}{4}$ à 2 $\frac{3}{4}$	2 à 2 $\frac{1}{4}$								
8 do	3 à 3 $\frac{1}{4}$	2 $\frac{3}{4}$ à 3	4 $\frac{3}{4}$	4 $\frac{1}{2}$	7 $\frac{1}{2}$	7	3 $\frac{1}{8}$ à 3 $\frac{3}{8}$	3 $\frac{1}{8}$ à 3 $\frac{3}{8}$	6 $\frac{3}{8}$ à 7 $\frac{1}{8}$	6 $\frac{1}{4}$ à 7 $\frac{1}{4}$
15 do	2 $\frac{3}{4}$ à 2 $\frac{3}{4}$	2 $\frac{1}{4}$ à 2 $\frac{3}{4}$	4 $\frac{3}{4}$	4 $\frac{1}{2}$	7 $\frac{1}{2}$	7	3 $\frac{1}{8}$ à 3 $\frac{3}{8}$	3 $\frac{1}{8}$ à 3 $\frac{3}{8}$	7 $\frac{1}{8}$ à 7 $\frac{3}{8}$	6 $\frac{3}{4}$ à 7 $\frac{1}{4}$
22 do	2 $\frac{3}{4}$ à 2 $\frac{3}{4}$	2 $\frac{1}{4}$ à 2 $\frac{3}{4}$	4 $\frac{3}{4}$	4 $\frac{1}{2}$	7 $\frac{1}{2}$	6 $\frac{3}{4}$	3 $\frac{1}{8}$ à 3 $\frac{3}{8}$	3 $\frac{1}{8}$ à 3 $\frac{3}{8}$	6 $\frac{3}{4}$ à 7 $\frac{1}{4}$	6 $\frac{3}{4}$ à 7 $\frac{1}{4}$
29 do	3 à 3 $\frac{1}{4}$	2 $\frac{1}{4}$ à 3	4 $\frac{3}{4}$	4 $\frac{1}{2}$	7 $\frac{3}{4}$	7	4	3 $\frac{1}{8}$ à 3 $\frac{3}{8}$	7 $\frac{1}{4}$ à 8 $\frac{1}{4}$	6 $\frac{3}{4}$ à 7 $\frac{3}{4}$
5 sept.	3 $\frac{1}{4}$ à 3 $\frac{3}{4}$	3 $\frac{1}{4}$ à 3	4 $\frac{3}{4}$	4 $\frac{1}{2}$	7 $\frac{3}{4}$	7	4	3 $\frac{1}{8}$ à 3 $\frac{3}{8}$	7 $\frac{3}{4}$ à 8 $\frac{1}{4}$	7 $\frac{3}{4}$ à 8 $\frac{1}{4}$
12 do	3 $\frac{1}{4}$ à 3 $\frac{3}{4}$	3 à 3 $\frac{1}{4}$	4 $\frac{3}{4}$	4 $\frac{1}{2}$	8	7 $\frac{1}{2}$	4	3 $\frac{1}{8}$ à 3 $\frac{3}{8}$	7 $\frac{3}{4}$ à 8 $\frac{1}{4}$	7 $\frac{3}{4}$ à 8 $\frac{1}{4}$
19 do	3 $\frac{1}{4}$ à 3 $\frac{3}{4}$	3 à 3 $\frac{1}{4}$	5 $\frac{1}{2}$	5 $\frac{1}{4}$				4 $\frac{1}{4}$	8 $\frac{1}{4}$ à 8 $\frac{3}{4}$	7 $\frac{3}{4}$ à 8 $\frac{1}{4}$
26 do	3 $\frac{1}{4}$ à 3 $\frac{3}{4}$	3 à 3 $\frac{1}{4}$						4 $\frac{1}{4}$	8 $\frac{1}{4}$ à 8 $\frac{3}{4}$	7 $\frac{3}{4}$ à 8 $\frac{1}{4}$
3 oct.	2 $\frac{3}{4}$	3						4 $\frac{1}{4}$	8 $\frac{1}{4}$ à 8 $\frac{3}{4}$	7 $\frac{3}{4}$ à 8 $\frac{1}{4}$
10 do	2	2	4 $\frac{1}{4}$	3 $\frac{3}{4}$	7	6 $\frac{1}{2}$		4	7 $\frac{1}{4}$ à 7 $\frac{3}{4}$	6 $\frac{3}{4}$ à 7 $\frac{1}{4}$
17 do	2	1 $\frac{3}{4}$						4 $\frac{1}{4}$	7 $\frac{1}{4}$ à 7 $\frac{3}{4}$	6 $\frac{3}{4}$ à 7 $\frac{1}{4}$
24 do	2	1 $\frac{3}{4}$						4 $\frac{1}{4}$	7 $\frac{1}{4}$ à 7 $\frac{3}{4}$	6 $\frac{3}{4}$ à 7 $\frac{1}{4}$
31 do	2 $\frac{3}{4}$ à 2 $\frac{3}{4}$	2 $\frac{1}{4}$ à 2 $\frac{3}{4}$						4 $\frac{1}{4}$	7 $\frac{1}{4}$ à 7 $\frac{3}{4}$	6 $\frac{3}{4}$ à 7 $\frac{1}{4}$
7 nov.	3	2 $\frac{3}{4}$						4	7 $\frac{1}{4}$ à 8 $\frac{1}{4}$	7 $\frac{1}{4}$ à 8 $\frac{1}{4}$
14 do	4 à 4 $\frac{1}{4}$	2 $\frac{3}{4}$ à 3 $\frac{1}{4}$						4	8 $\frac{1}{4}$ à 8 $\frac{3}{4}$	7 $\frac{1}{4}$ à 8 $\frac{1}{4}$
21 do	4 à 4 $\frac{1}{4}$	4 à 4 $\frac{1}{4}$						4	8 $\frac{1}{4}$ à 8 $\frac{3}{4}$	7 $\frac{1}{4}$ à 8 $\frac{1}{4}$
28 do	4 $\frac{1}{4}$ à 4 $\frac{1}{4}$	4 à 4 $\frac{1}{4}$						4	9 $\frac{1}{8}$	8 $\frac{1}{4}$

* A Ogdensburg le fret est de $\frac{1}{2}$ centin plus élevé qu'à Kingston.

FRET PAR LES LACS (BATEAUX A VAPEUR) ET LES CHEMINS DE FER, POUR LA SAISON DE 1891.
 TABLEAU des frets de la farine, du blé et du maïs par bateaux à vapeur, de Chicago à Buffalo ou Erié, et de là par chemin de fer.

Semaine terminée le	Jusqu'à Buffalo.			Jusqu'à New-York.			Jusqu'à Boston.			Jusqu'à Philadelphie.			Jusqu'à Baltimore.		
	Farine, le baril.	Blé, le boiss.	Maïs, le boiss.	Farine, le baril.	Blé, le boiss.	Maïs, le boiss.	Farine, le baril.	Blé, le boiss.	Maïs, le boiss.	Farine, le baril.	Blé, le boiss.	Maïs, le boiss.	Farine, le baril.	Blé, le boiss.	Maïs, le boiss.
4 avril	20	24	cts. 13	40	8 1/2	7 1/2	50	11	9 1/2	36	cts. 84	Non coté	Non coté par voie de la W. T. Co.	cts.	
11 do	20	2	13 1/2	40	8 1/2	7 1/2	50	11	9 1/2	36	34	Non coté	Non coté par voie de la W. T. Co.	cts.	
18 do	20	2	13 1/2	40	8 1/2	7 1/2	50	11	9 1/2	36	34	Non coté	Non coté par voie de la W. T. Co.	cts.	
25 do	20	2	13 1/2	40	8 1/2	7 1/2	50	11	9 1/2	36	34	Non coté	Non coté par voie de la W. T. Co.	cts.	
2 mai	20	2	14	40	8 1/2	7 1/2	50	10 1/2	9 1/2	36	34	Non coté	Non coté par voie de la W. T. Co.	cts.	
9 do	20	1 1/2	14	40	8 1/2	7 1/2	50	9 3/4	9	36	34	Non coté	Non coté par voie de la W. T. Co.	cts.	
16 do	20	1 1/2	14	40	8 1/2	7 1/2	50	9 3/4	9	36	34	Non coté	Non coté par voie de la W. T. Co.	cts.	
23 do	20	1 1/2	14	40	8 1/2	7 1/2	50	9 3/4	9	36	34	Non coté	Non coté par voie de la W. T. Co.	cts.	
30 do	20	1	14	40	8 1/2	7 1/2	50	9 3/4	9	36	34	Non coté	Non coté par voie de la W. T. Co.	cts.	
6 juin	20	1 1/2	14	30	7 1/2	6 1/2	50	9 1/2	8 1/2	36	34	Non coté	Non coté par voie de la W. T. Co.	cts.	
13 do	20	1 1/2	14	40	7 1/2	6 1/2	50	9 1/2	8 1/2	36	34	Non coté	Non coté par voie de la W. T. Co.	cts.	
20 do	20	1 1/2	14	40	7 1/2	6 1/2	50	9 1/2	8 1/2	36	34	Non coté	Non coté par voie de la W. T. Co.	cts.	
27 do	20	1 1/2	14	40	7 1/2	6 1/2	50	9 1/2	8 1/2	36	34	Non coté	Non coté par voie de la W. T. Co.	cts.	
4 juillet	20	1 1/2	14	40	7 1/2	6 1/2	50	9 1/2	8 1/2	36	34	Non coté	Non coté par voie de la W. T. Co.	cts.	
11 do	20	1 1/2	14	40	7 1/2	6 1/2	50	9 1/2	8 1/2	36	34	Non coté	Non coté par voie de la W. T. Co.	cts.	
18 do	20	2	14	40	7 1/2	6 1/2	50	9 1/2	8 1/2	36	34	Non coté	Non coté par voie de la W. T. Co.	cts.	
25 do	20	2	14	40	7 1/2	6 1/2	50	9 1/2	8 1/2	36	34	Non coté	Non coté par voie de la W. T. Co.	cts.	
1er août	20	2 1/2	14	40	8	7	50	10 1/2	9 1/2	36	34	Non coté	Non coté par voie de la W. T. Co.	cts.	
8 do	20	2 1/2	14	35	8 1/2	7 1/2	45	10 1/2	10	36	34	Non coté	Non coté par voie de la W. T. Co.	cts.	
15 do	20	3	14	35	9 1/2	8 1/2	45	11	10	36	34	Non coté	Non coté par voie de la W. T. Co.	cts.	
22 do	20	3 1/2	14	40	9 1/2	8 1/2	50	11	10	36	34	Non coté	Non coté par voie de la W. T. Co.	cts.	
29 do	20	3 1/2	14	40	9 1/2	8 1/2	50	11 1/2	10 1/2	36	34	Non coté	Non coté par voie de la W. T. Co.	cts.	
5 sept.	20	3 1/2	14	40	9 1/2	8 1/2	50	12 1/2	11 1/2	36	34	Non coté	Non coté par voie de la W. T. Co.	cts.	
12 do	20	3 1/2	14	40	9 1/2	8 1/2	50	13	12	36	34	Non coté	Non coté par voie de la W. T. Co.	cts.	
19 do	20	3 1/2	14	40	9 1/2	8 1/2	50	13	12	36	34	Non coté	Non coté par voie de la W. T. Co.	cts.	
26 do	20	4	14	40	9 1/2	8 1/2	50	13	12	36	34	Non coté	Non coté par voie de la W. T. Co.	cts.	
3 oct.	20	4	14	40	9 1/2	8 1/2	50	13	12	36	34	Non coté	Non coté par voie de la W. T. Co.	cts.	
10 do	20	3 1/2	14	40	9 1/2	8 1/2	50	13	12	36	34	Non coté	Non coté par voie de la W. T. Co.	cts.	
17 do	20	2 1/2	14	40	8	7	50	11	10	36	34	Non coté	Non coté par voie de la W. T. Co.	cts.	
24 do	20	2 1/2	14	40	8	7	50	11	10	36	34	Non coté	Non coté par voie de la W. T. Co.	cts.	
31 do	20	2 1/2	14	40	8	7	50	11 1/2	10	36	34	Non coté	Non coté par voie de la W. T. Co.	cts.	
7 nov.	20	3	14	40	8 1/2	8	50	11 1/2	11	36	34	Non coté	Non coté par voie de la W. T. Co.	cts.	
14 do	20	4 1/2	14	40	9	8 1/2	50	12	11 1/2	36	34	Non coté	Non coté par voie de la W. T. Co.	cts.	
21 do	20	4 1/2	14	40	9 1/2	9	50	12	11 1/2	36	34	Non coté	Non coté par voie de la W. T. Co.	cts.	
28 do	20	4 1/2	14	40	10	9 1/2	50	12 1/2	12	36	34	Non coté	Non coté par voie de la W. T. Co.	cts.	
5 déc.	20	5 1/2	14	40	10	9 1/2	50	12 1/2	12	36	34	Non coté	Non coté par voie de la W. T. Co.	cts.	

Retiré.

PRIX DU FRET.

GRAIN, DE CHICAGO À BUFFALO.

Année.	Blé.	Année.	Blé.
1877.....	3·7 cents.	1886.....	3·6 cents.
1878.....	3·1 "	1887.....	4·1 "
1879.....	4·7 "	1888.....	2·7 "
1880.....	5·7 "	1889.....	2·5 "
1881.....	3·2 "	1890.....	1·9 "
1882.....	2·5 "	1891.....	2·5 "
1883.....	3·5 "		
1884.....	2·1 "	Moyenne, 15 ans.....	3·2 "
1885.....	2·0 "		

Les frais de manutention du grain payables par le navire sont de \$3.50 à \$4 par 1,000 boisseaux.

PRIX DU FRET, par boisseau, pour le transport du maïs de Chicago à Buffalo, 1890.

Date.	Prix.	Date.	Prix.
	Cts.		Cts.
7 mars	27	24 juillet	1 1/2
14 do	3 1/4	25 do	1 1/4
25 do	3 3/4	30 do	1 1/2
3 avril	3 1/2	31 do	1
5 do	2 1/4	1er août	1 1/4
11 do	2 1/2	9 do	1 1/2
14 do	2 1/4	16 do	1 1/4
15 do	2	5 septembre	1 1/2
25 do	1 1/2	12 do	1 1/2
26 do	1 1/2	29 do	2
28 do	1 1/4	14 octobre	1 1/2
30 do	1 1/4	16 do	1 1/2
2 mai	1 1/2	22 do	1 1/4
3 do	1 1/2	25 do	1 1/2
20 do	1 1/4	6 novembre	1 1/4
27 do	1 1/2	18 do	1 1/2
5 juin	1 1/2	19 do	1 1/2
10 do	2	20 do	1 1/2
27 do	2 1/4	21 do	2 1/2
28 do	2 1/2	28 do	3
8 juillet	2	3 décembre	3
23 do	1 1/2		

1891.

10 avril	2	12 septembre	3
17 do	1 1/2	15 do	3 1/4
2 mai	1 1/2	25 do	3
8 do	1 1/4	28 do	2 3/4
9 do	1 1/2	30 do	2 1/2
13 do	1	3 octobre	2 1/4
29 juin	1 1/4	5 do	1 1/2
7 juillet	1 1/2	23 do	2
13 do	1 1/4	26 do	2 1/4
14 do	1 1/4	30 do	2 1/2
28 do	2 1/4	31 do	2 1/2
30 do	2 1/2	4 novembre	3 1/4
31 do	3	5 do	3 1/2
7 août	2 1/2	6 do	4
10 do	2 1/2	12 do	3 1/2
11 do	2 1/4	19 do	4 1/2
14 do	2 1/2	21 do	4 1/4
2 septembre	2 1/2	28 do	4 1/2
4 do	3	2 décembre	4 1/2
10 do	3 1/4		

Moyenne du fret payé chaque jour pendant les six dernières années.

1886.....	3·4 cts par boisseau.	1889.....	2·25 cts par boisseau.
1887.....	3·9 do do	1890.....	1·88 do do
1888.....	2·5 do do	1891.....	2·13 do do

PRIX du fret du blé par boisseau de Duluth à Buffalo, 1890.

Date.	Prix.	Date.	Prix.
	Cts.		Cts.
28 mars	3 $\frac{3}{4}$	27 juin	2 $\frac{1}{2}$
11 avril	3 $\frac{1}{2}$	8 juillet.....	2 $\frac{1}{2}$
23 do	3 $\frac{1}{2}$	10 do	2 $\frac{1}{2}$
7 mai	3	30 do	2 $\frac{1}{2}$
10 do	2 $\frac{3}{4}$	15 septembre	2 $\frac{1}{2}$
13 do	3	22 do	2 $\frac{3}{4}$
3 juin	2 $\frac{3}{4}$	15 novembre	3
5 do	2 $\frac{1}{2}$	22 do	4
13 do	2 $\frac{1}{2}$	24 do	4 $\frac{1}{2}$
14 do	2	26 do	5
21 do	2 $\frac{1}{4}$	28 do	5 $\frac{1}{2}$
24 do	2 $\frac{1}{2}$		

1891.

16 mars	2 $\frac{7}{8}$	6 octobre.....	3 $\frac{1}{2}$
18 do	2 $\frac{3}{4}$	8 do	3
24 do	2 $\frac{1}{2}$	10 do	2 $\frac{1}{2}$
22 avril	2 $\frac{1}{4}$	19 do	2 $\frac{3}{4}$
9 mai	2	20 do	3
16 do	1 $\frac{3}{4}$	21 do	3 $\frac{1}{2}$
18 do	1 $\frac{3}{4}$	26 do	4
20 do	1 $\frac{1}{2}$	2 novembre.....	4 $\frac{1}{2}$
9 juin	1 $\frac{3}{4}$	3 do	5
12 do	1 $\frac{1}{2}$	5 do	5 $\frac{1}{4}$
13 do	2	6 do	5 $\frac{1}{4}$
7 juillet.....	2 $\frac{1}{4}$	7 do	6
13 do	2 $\frac{1}{2}$	9 do	7
1er août.....	3	19 do	7 $\frac{1}{2}$
5 do	3 $\frac{1}{4}$	20 do	8
6 do	3 $\frac{1}{4}$	21 do	8 $\frac{1}{2}$
8 septembre.....	3 $\frac{3}{4}$	23 do	9 $\frac{1}{4}$
10 do	3 $\frac{3}{4}$	25 do	9 $\frac{1}{2}$
15 do	4	28 do	9 $\frac{1}{2}$
28 do	3 $\frac{1}{2}$		

Moyenne par jour en 1890..... 2·8 cts par boisseau.
do do 1891..... 3·15 do

PRIX DU FRET DU CHARBON.

CHARBON MOU, DES PORTS DE L'OHIO AUX PORTS ÉNUMÉRÉS.

Année.	Chicago.	Milwaukee.	Escanaba.	Duluth.
1885.....	\$0 67	\$0 63	\$0 51	\$0 49
1886.....	0 89	0 83	0 60	0 78
1887.....	1 11	1 06	0 72	0 89
1888.....	0 92	0 84	0 61	0 66
1889.....	0 59	0 54	0 49	0 52
1890.....	0 66	0 64	0 45	0 49
1891.....	0 58	0 61	0 52	0 49
Moyenne, sept ans.....	<u>0 77</u>	<u>0 74</u>	<u>0 56</u>	<u>0 62</u>

CHARBON DUR, DE BUFFALO AUX PORTS ÉNUMÉRÉS.

Année.	Chicago.	Duluth.
1885.....	\$0 71	\$0 52
1886.....	0 87	0 62
1887.....	1 05	0 70
1888.....	0 86	0 65
1889.....	0 52	0 41
1890.....	0 62	0 43
1891.....	0 56	0 29
Moyenne, sept ans.....	<u>0 74</u>	<u>0 52</u>

Le charbon est expédié tonnage net et arrimé sans frais.

Moyenne annuelle des prix du fret du canal pour le blé et péages exigés sur le blé de Buffalo à New-York, et prix du montage et de l'emmagasinage à Buffalo, pour chaque année de 1870 à 1891, inclusivement.

[Etat préparé par M. William Thurstone, secrétaire de la "Buffalo Merchants' Exchange."]

Année.	Moyenne du prix du fret du canal.	Péages.	Montage, y compris l'emmagasinage. a.	Année.	Moyenne du prix du fret du canal.	Péages.	Montage, y compris l'emmagasinage. a.
	Cts.	Cts.	Cts.		Cts.	Cts.	Cts.
1870.....	11·2	3·1	1·25	1881.....	4·7	1·	8·75
1871.....	12·6	3·1	1·25	1882.....	5·4	1·	8·75
1872.....	13·	3·1	1·25	1883.....	4·9	.....	8·75
1873.....	11·4	3·1	1·25	1884.....	4·2	.....	8·75
1874.....	10·	3·1	1·25	1885.....	3·8	.....	8·75
1875.....	7·9	2·	1·	1886.....	5·	.....	8·75
1876.....	6·6	2·	1·	1887.....	4·5	.....	8·75
1877.....	7·4	1·	1·	1888.....	3·4	.....	8·75
1878.....	6·	1·	1·	1889.....	4·8	.....	8·75
1879.....	6·8	1·	1·	1890.....	3·8	.....	8·75
1880.....	6·5	1·	1·	1891.....	3·5	.....	8·75

a. Durée de l'emmagasinage, 5 à 10 jours.

Moyenne du prix du fret par boisseau de blé transporté de Chicago à New-York, chaque année, de 1857 à 1891, inclusivement.

[Etat préparé par M. J. C. Brown, statisticien, "New York Produce Exchange."]

ANNÉE DE CALENDRIER.	MOYENNE PAR BOISSEAU.			ANNÉE DE CALENDRIER.	MOYENNE PAR BOISSEAU.		
	Par lacs et canaux a.	Par lacs et chem. de fer.	Par ch. de f. seulement.		Par lacs et canaux a.	Par lacs et chem. de fer.	Par ch. de f. seulement.
	Cts.	Cts.	Cts.		Cts.	Cts.	Cts.
1857.....	25·29			1875.....	11·43	14·6	24·1
1858.....	16·28			1876.....	9·58	11·8	16·5
1859.....	17·59			1877.....	11·24	15·8	20·3
1860.....	24·83			1878.....	9·15	11·4	17·7
1861.....	26·55			1879.....	11·60	13·3	17·3
1862.....	26·33			1880.....	12·27	15·7	19·9
1863.....	22·91			1881.....	8·19	10·4	14·4
1864.....	23·36			1882.....	7·89	10·9	14·6
1865.....	26·62			1883.....	8·37	11·5	16·5
1866.....	29·61			1884.....	6·31	9·55	13·125
1867.....	22·36			1885.....	5·87	9·02	14·00
1868.....	22·79	29·0	42·6	1886.....	8·71	12·00	16·50
1869.....	25·12	25·0	35·1	1887.....	8·51	12·00	616·33
1870.....	17·10	22·0	33·3	1888.....	5·93	11·00	614·50
1871.....	20·24	25·0	31·0	1889.....	6·89	68·70	15·00
1872.....	24·47	23·0	33·5	1890.....	5·85	8·50	14·31
1873.....	19·19	26·9	33·2	1891.....			
1874.....	14·10	16·9	28·7				

a. Compris les péages des canaux jusqu'à 1882, mais non les frais à Buffalo, officiels.

b. Moyennes des tarifs

FRET du grain, de la farine et des provisions (par 100 lbs) expédiés en droiture de Chicago à des ports d'Europe, par chemins de fer jusqu'à la mer, et de là par steamers, depuis 1880 jusqu'à 1891.

(Préparé par le secrétaire de la chambre de commerce, Chicago.)

Expédié à	Articles.	1891.	1890.	1889.	1888.	1887.	1886.	1885.	1884.	1883.	1881.	1880.
Liverpool	Grain	\$ 4075	\$ 3187	\$ 3958	\$ 3490	\$ 3487	\$ 3672	\$ 2943	\$ 4428	\$ 3647	\$ 3718	\$ 4922
do	Farine en sacs.	4187	3625	4162	3371	3491	3420	2987	2982	4080	3409	5423
do	Provisions.	5531	5109	5746	3747	4073	4415	3508	4674	5183	4670	6871
Glasgow.	Grain	4425	3550	4075	3605	3705	3910	3228	2641	3932	3400	5651
do	Farine en sacs.	4469	4188	4425	3579	3968	3951	3443	2811	4400	4400	5651
do	Provisions	5953	5833	6142	4658	4855	5329	4086	4789	5361	5361	6732
Londres.	Grain	4250	3550	4047	3802	3945	4086	2921	2783	4400	3620	6732
do	Farine en sacs.	4328	4047	4510	3776	3784	4021	3171	3825	4976	4976	6732
do	Provisions	5953	5813	6196	4570	4781	5471	4046	4891	5550	5550	7385
Anvers	do	5250	4688	6094	4472	4961	5219	4327	5373	6295	5708	7385
Hambourg	do	5500	5250	6262	5426	5229	5154	3842	5434	6279	5471	7385
Amsterdam	do	6000	5000	6500	5426	5525	5562	4383	5434	6683	6683	7385
do	do	6000	5000	6500	5426	5508	5562	4383	5434	6683	6683	7385
Rotterdam	do	6000	5000	6500	5426	5508	5562	4383	5434	6683	6683	7385
Copenhague	do	6375	5813	6492	5483	5508	5169	4951	5434	7158	7158	7385
Stockholm	do	6988	6094	7500	6671	5865	5543	5468	5908	8235	8235	7385
do	do	6375	6813	6492	5483	5508	5543	5468	5908	8235	8235	7385
do	do	7500	6650	7491	5821	6021	5708	5066	5603	6432	6432	7385
Bordeaux	do	7500	6650	7491	5821	6021	5708	5066	5603	6432	6432	7385

COMMERCE EN TRANSIT DES ÉTATS-UNIS.

Pour 1891 ce commerce, y compris le transbordement, se répartit entre les pays et les ports suivants :—

Sur les \$19,780,470 qui représentent la valeur des marchandises reçues des possessions britanniques de l'Amérique du Nord, \$15,310,945 représentent les marchandises venues des provinces de Québec, d'Ontario, du Manitoba et des Territoires du Nord-Ouest, et \$4,469,525 celles venues des autres possessions britanniques. Les arrivées d'Europe et du Royaume-Uni se chiffrent par \$26,413,597, la part du Royaume-Uni étant de \$20,879,851, et \$5,533,746 celle du reste de l'Europe. Les arrivées des Antilles ont été de \$7,964,459, somme sur laquelle Cuba figure pour \$6,977,901. L'Asie et l'Océanie sont représentées pour une valeur de \$1,060,449.

Sur la valeur des marchandises sorties des États-Unis, la part des possessions britanniques de l'Amérique du Nord a été de \$27,883,023, dont \$21,695,992, celle des provinces de Québec, d'Ontario, du Manitoba et des Territoires du Nord-Ouest. Les envois en Europe se sont élevés à \$16,863,334, dont \$11,968,808 à destination du Royaume-Uni. Les envois au Mexique se chiffrent par \$5,052,318, et aux Antilles par \$4,788,720.

La valeur des marchandises en transit arrivées aux principaux ports se répartit comme suit :—A New-York, \$27,049,802; à Portland, Me., \$9,173,932; à Boston, \$3,338,852; à la Nouvelle-Orléans, \$2,585,589; à San-Francisco, \$1,092,518; à Galveston, \$552,063; et aux ports de la frontière nord et des lacs, \$10,366,810.

COMMERCE DE TRANSPORT DES NAVIRES AMÉRICAINS.

Suit un tableau de la valeur des marchandises transportées par les entreprises de transport des États-Unis dans le cours de l'exercice terminé le 30 juin 1891 :—

TRANSPORTÉ PAR—	Importations.	EXPORTATIONS.			a Marchandises en transit ou de transbordement.	Total du commerce avec l'étranger.	Pour 100.
		De produits des E.-U.	De produits étrangers.	Total.			
		\$	\$	\$	\$	\$	
Wag. et aut. moyens de trans. p. terre.	40,932,755	30,116,869	1,806,570	31,923,439	46,852,199	119,708,393	6.49
<i>Navires américains.</i>							
Vapeurs.....	74,211,783	42,967,198	1,411,341	44,378,539	13,712,753	132,303,075	7.17
Voiliers.....	53,259,895	33,938,428	651,080	34,589,508	350,269	88,199,672	4.79
Total.....	127,471,678	76,905,626	2,062,421	78,968,047	14,063,022	220,502,747	11.96
<i>Navires étrangers.</i>							
Vapeurs.....	620,656,640	675,537,455	7,947,369	683,484,824	44,376,077	1,348,517,541	73.11
Voiliers.....	55,855,123	89,710,333	394,167	90,104,500	786,480	146,746,103	7.96
Total.....	676,511,763	765,247,788	8,341,536	773,589,324	45,162,557	1,495,263,644	81.07
Nav. dont la nationalité et la nature ne sont p. connues.					8,918,056	8,918,056	.48
Grand total..	844,916,196	872,270,283	12,210,527	884,480,810	114,995,834	1,844,392,840	100.00

a. Arrivées et sorties.

Sur la valeur totale du commerce avec l'étranger, y compris celle du commerce de transit, qui s'est élevée à \$1,844,392,840, dans le cours de l'exercice, 6.49 pour 100 représentent la valeur transportée par wagons et autres moyens de transport par terre; 7.17 pour 100 celle transportée par les navires à vapeur américains; 4.79 pour 100 la part des voiliers américains; 73.11 pour 100 celle des vapeurs étrangers; 7.96 pour 100 celle des voiliers étrangers, et .48 pour 100 celle des navires dont la nationalité et la nature ne sont pas connues.

Mesuré par sa valeur, le commerce avec l'étranger fait par nos navires est tombé de 75 pour 100 qu'il avait atteint en 1856, à 11.96 pour 100 pour le dernier exercice, tandis que la part des navires étrangers est aujourd'hui de 81.07 pour 100.

Seulement 7.17 pour 100 de notre commerce avec l'étranger ont été portés par des vapeurs sous notre pavillon national, tandis que les vapeurs étrangers ont porté 73.11 pour 100 de ce commerce, et bénéficié de tous les profits sur capital et main-d'œuvre qui doivent résulter d'un pareil service. On verra par l'annexe n° 5 quel a été le déclin constant et rapide de notre part dans le commerce de transport qui résulte de nos échanges de denrées avec les pays étrangers.

TONNAGE DÉCLARÉ ET ACQUITTE RELATIVEMENT AU COMMERCE ÉTRANGER DES ÉTATS-UNIS.

Le tonnage déclaré dans les ports des États-Unis relativement à leur commerce avec l'étranger, pour l'exercice terminé le 30 juin 1891, se répartit comme suit :

	1890.		1891.		AUGMENTA- TION +	DIMINU- TION -
	Nombre.	Tonneaux.	Nombre.	Tonneaux.		
<i>Déclaré aux ports de mer.</i>						
Navires américains—						
Voiliers.....	3,338	1,394,665	3,152	1,336,468	- 58,197	- 4.17
Vapeurs.....	2,096	2,009,919	2,626	2,333,904	+ 323,985	+ 16.10
Total.....	5,434	3,404,584	5,778	3,670,372	+ 265,788	+ 7.81
Navires étrangers—						
Voiliers.....	6,959	3,071,111	6,812	2,942,115	- 128,996	- 4.20
Vapeurs.....	5,814	8,889,909	5,607	8,782,124	- 107,785	- 1.21
Total.....	12,773	11,961,080	12,419	11,724,239	- 236,781	- 1.98
Total déclaré aux ports de mer.	18,207	15,365,604	18,197	15,394,611	+ 29,007	+ 0.19
<i>Déclaré aux ports des lacs.</i>						
Navires américains.....	5,783	678,537	5,268	710,432	+ 31,895	+ 4.70
do étrangers.....	9,458	2,063,120	9,113	2,099,252	+ 36,132	+ 1.75
Total déclaré aux ports des lacs.	15,241	2,741,657	14,381	2,809,684	+ 68,027	+ 2.48

CAPACITÉ DES ÉLÉVATEURS, ARRIVÉES ET TARIF À BUFFALO.

Le tableau suivant contient les noms et la capacité d'emmagasinage par boisseaux des 33 élévateurs de grains au port de Buffalo, ainsi que les noms de 12 élévateurs de transbordement et flottants, lesquels n'ont réellement pas de lieu d'emmagasinage:—

Elévateurs.	Capacité.	Elévateurs.	Capacité.
	Boisseaux.		Boisseaux.
Bennett.....	800,000	Niagara, B.....	1,200,000
Brown.....	250,000	Niagara, C.....	200,000
C. J. Wells.....	550,000	Ontario.....	440,000
City, A.....	600,000	Queen City, A, B et C.....	450,000
City, B.....	800,000	Richmond.....	250,000
Coatsworth.....	1,200,000	Schreck.....	50,000
Con'g Terminal.....	950,000	Sturges.....	300,000
Dakota.....	850,000	Swiftsure.....	150,000
Erie.....	720,000	Watson.....	600,000
Evans.....	400,000	Wheeler.....	350,000
Exchange.....	500,000	Wilkeson.....	400,000
Frontier.....	650,000	William Wells.....	200,000
International.....	650,000		
Flaxseed.....	65,000	Total.....	15,000,000
Lake Shore.....	300,000	Moins 15 p. c. représentant l'espace né-	
Lyon.....	100,000	cessaire pour la main-d'œuvre.....	2,250,000
Marine.....	125,000		
National.....	100,000	Capacité totale.....	12,750,000
Niagara, A.....	800,000		

Les 33 élévateurs ci-dessus nommés peuvent monter 250,000 boisseaux à l'heure, soit 6,000,000 de boisseaux par 24 heures.

Noms des élévateurs de transbordement—Hefford, Chicago, Fulton, Horton, Merchants, North-west, Western Transit.

Elévateurs flottants—Cyclone, Buffalo, Free Canal, Free Trade, Ira Y. Munn, Marquette.

GRAINS ET GRAINE DE LIN REÇUS.

L'état suivant indique la quantité de céréales et de graine de lin arrivée des lacs à Buffalo pendant la dernière saison:—

	Boisseaux.
Western Elevating Company.....	130,253,138
Cyclone Floating Elevator.....	2,500,000
Hefford Elevator.....	1,200,000
National Elevator.....	582,800
Flaxseed Elevator.....	124,677
Cargaisons flottantes, 30 décembre 1891.....	543,928
Total.....	135,204,543
Total d'après les rapports des douanes.....	135,315,510

PRIX DU MONTAGE ET DE L'EMMAGASINAGE.

Tous les élévateurs ci-dessus mentionnés, recevant du grain des navires, appartiennent à la "Western Elevating Company", et leurs prix ont été fixés comme suit pour l'année 1891:—

Montage, réception, pesage et délivrance, $\frac{5}{8}$ ct. par boisseau; emmagasinage pour une période de 10 jours, ou partie de ce temps, $\frac{1}{4}$ ct. par boisseau; il n'est pas reçu de grain pour transbordement direct, le navire ne payant que les frais de pelle-tage. Le prix était de $\frac{1}{4}$ ct. par boisseau pour le chargement des wagons y compris l'arrimage.

Les élévateurs Cyclone et Hefford exigeaient $\frac{3}{8}$ ct par boisseau pour le transbordement direct du navire aux bateaux du canal.

EMMAGASINAGE PENDANT L'HIVER.

Après le 10 novembre 1891, on chargeait $\frac{1}{2}$ ct par boisseau pour chaque période de 10 jours, ou partie de ce temps, jusqu'à ce que ce taux eût atteint 2 cts par boisseau après les premiers 10 jours; ensuite sans frais jusqu'à cinq jours après l'ouverture du canal, en 1892. Sur tout le grain emmagasiné avant le 10 novembre, $\frac{1}{4}$ ct par boisseau pour chaque période de 10 jours ou partie de ce temps, jusqu'à ce que ce taux eût atteint 2 cts par boisseau après les premiers 10 jours; ensuite sans frais jusqu'à cinq jours après l'ouverture du canal.

PRIX EXIGÉS POUR LE GRAIN EN WAGON.

Les élévateurs Niagara, International, Lake Shore, Queen City, Exchange et Ontario ont fixé les prix comme suit:—

Pour monter le grain pris dans les wagons, y compris le pelletage et l'emmagasinage pendant cinq jours, $\frac{1}{2}$ centin par boisseau; emmagasinage pendant chaque dizaine de jours subséquents, ou partie de ce temps, $\frac{1}{4}$ centin; pour délivrer le grain aux coffres latéraux, $\frac{1}{4}$ centin; pour délivrer aux wagons et changement de voies pour expédier aux routes de l'est, $\frac{1}{4}$ centin; pour nettoyer, $\frac{1}{2}$ centin; classifier et nettoyer, 1 centin; séparer et nettoyer, 2 centins; pour rafraîchir, $\frac{1}{4}$ centin; pour emmagasiner le grain endommagé, commençant trois jours après qu'il a été inscrit, $\frac{1}{2}$ centin par boisseau par jour.

CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS, 52E CONGRÈS, 1RE SESSION.—RAPPORT N° 185.

Route fluviale du lac Supérieur à la mer.

M. Lind, membre du comité du commerce intérieur et extérieur, a présenté le rapport suivant (pour faire suite au H. Res. 11):—

8 février 1892.

Le comité du commerce intérieur et extérieur, auquel a été renvoyée la résolution conjointe (H. Res. 11) à l'effet de favoriser l'amélioration de la route fluviale depuis le lac Supérieur, passant par le canal Welland, les canaux du Saint-Laurent et le fleuve Saint-Laurent jusqu'à la mer, expose respectueusement:—

La valeur et l'étendue du commerce des grands lacs ont été si souvent discutées dans cette Chambre depuis ces dernières années, que nous ne croyons pas nécessaire de citer des chiffres pour en démontrer l'importance. Les grands lacs, qui forment la frontière partielle de huit des plus grands Etats, fournissent une route pour l'échange des produits de ces régions, sans égale dans les autres pays. Jusqu'à ce jour le trafic de ces lacs a été restreint presque entièrement au commerce avec le Canada et au commerce intérieur entre les Etats. Le développement récent des ressources immenses du grand Nord-Ouest a fait, néanmoins, des produits de cette région, non seulement une partie vitale de notre commerce intérieur, mais le facteur principal de notre commerce avec l'étranger. Le congrès n'a pas hésité à voter des millions de piastres aux fins de faciliter le commerce intérieur, au moyen de l'amélioration des havres et des phares et de l'approfondissement des canaux, et sa conduite a été approuvée par le pays.

Votre comité croit qu'il est également important de faciliter et de prendre les moyens nécessaires pour l'ouverture d'un débouché en eau profonde pour le commerce étranger commençant dans les Etats qui avoisinent ces eaux.

L'intérêt que le public porte à cette question est démontré par les résolutions adoptées par les conventions et les associations commerciales, ainsi que par les nombreuses propositions soumises au Congrès, lesquelles tendent toutes à l'ouverture d'une voie navigable entre les lacs et l'océan. Tout le monde semble admettre l'impossibilité d'approfondir ou d'améliorer le canal Erié de manière à y faire passer les navires océaniques. Mais des personnes compétentes sont d'opinion qu'il est possible

de construire un canal depuis Oswégo jusqu'à l'Hudson, d'une dimension et d'une profondeur suffisantes pour établir une route navigable en eau profonde entre les lacs et la mer. Tous ceux qui sont intéressés dans le développement de nos moyens de communication espèrent ardemment que cette opinion est bien fondée, et que les travaux pourront être entrepris s'ils sont praticables. Cependant, il est reconnu que l'exécution de ce projet, qui se rapporte à celui du canal Niagara, exigera des dizaines d'années et une somme d'argent que l'on estime entre \$40,000,000 et \$100,000,000.

Pendant l'examen de ce projet, et son exécution s'il est adopté, il semble à votre comité que les grands intérêts en jeu devraient être favorisés par tous les moyens possibles qui peuvent être à notre portée. La nature a établi un débouché au moyen du fleuve Saint-Laurent, lequel n'a besoin comparativement que de peu d'amélioration pour rendre les grands lacs accessibles au commerce de l'univers comme ils le sont maintenant au commerce intérieur des Etats-Unis et du Canada. Au sujet de la praticabilité de la route du Saint-Laurent pour cette fin, nous citons un extrait d'une lettre adressée à ce comité par le colonel O. E. Poe, qui est chargé de la construction du nouveau canal au Sault Sainte-Marie, en réponse au renvoi de cette résolution au département de la guerre :—

“Le canal Welland et les canaux du Saint-Laurent occupent indubitablement la meilleure position pour établir une route navigable entre les lacs et l'océan. En les suivant on peut ouvrir une route en eau profonde à moins de frais que pour toute autre voie, et au point de vue du génie il n'existe pas de doutes quant à ses avantages.

“Il faut supposer que le Canada connaît parfaitement les avantages qu'offre une route si favorable, et qu'il lui répugnera de conclure un arrangement tendant à diviser les avantages entre lui et un autre pays. Néanmoins, ces questions sont du ressort de la diplomatie, et il est probable qu'on ne s'attend pas à ce que je les discute. Quant à ceux qui concerne une voie de communication entre les lacs et les pays au delà de l'Atlantique, tout favorise la proposition contenue dans ce bill.”

Nos voisins au nord ont déjà amélioré ce débouché naturel en construisant le canal Welland entre les lacs Erié et Ontario, et les autres canaux plus petits du Saint-Laurent. Ces canaux couvrent toute la distance où il en faut entre le lac Erié et la mer. Leur longueur collective n'est que de 70 milles, tandis que le canal Erié a 363 milles de longueur.

Conformément aux plans adoptés par le gouvernement canadien pour rendre la profondeur uniforme, le canal Welland a été approfondi à 14 pieds, et les travaux sont en voie d'exécution sur les autres canaux, et on a l'intention de les terminer dans un délai de trois années si les fonds nécessaires sont votés. L'importance du travail déjà exécuté est démontrée par le fait que le steamer “Wetmore,” portant 80,000 boisseaux de blé, s'est rendu de Duluth à Liverpool pendant la dernière saison, en allégeant sa cargaison quand il est arrivé aux endroits du fleuve Saint-Laurent où les canaux n'ont pas encore été approfondis. Ce voyage, qui était en grande partie fait comme essai, a cependant rapporté des bénéfices aux propriétaires du steamer. Le prix payé de Duluth à Liverpool était de 9½ centins par boisseau, non compris les frais de transbordement pour alléger le navire, lesquels étaient de 3 centins par boisseau.

Cela démontre que, à l'achèvement des améliorations maintenant en voie d'exécution, des steamers de la dimension et de la capacité du “Wetmore” pourront être expédiés des grands lacs à tout port étranger, à condition que nous puissions avoir l'usage des canaux en commun avec les Canadiens. Si les canaux étaient approfondis de manière à correspondre à la profondeur du nouveau canal “Soo,” Duluth, Milwaukee, Chicago, Cleveland et Buffalo jouiraient de tous les avantages des villes maritimes en ce qui concerne le commerce avec l'étranger.

Bien que nous nous servions des canaux canadiens, comme les Canadiens se servent des nôtres, nous ne devrions pas oublier que ce privilège n'est pas appuyé sur des droits permanents établis par traité.

En vertu des dispositions de l'article XXXIII du traité de Washington, un avis de deux ans peut mettre fin au droit que nous avons de nous servir du canal Welland et des canaux du Saint-Laurent, et on doit se souvenir que le gouvernement du prési-

dent Cleveland a prétendu que l'article en question a déjà été abrogé, de sorte que ce n'est que par tolérance que nous avons aujourd'hui l'usage de ces canaux. Pour ces raisons, ce comité croit qu'il est important que ce gouvernement prenne les moyens convenables pour conclure un arrangement équitable avec les Canadiens aux fins d'obtenir le droit permanent de nous servir de ces canaux pour notre commerce, en commun et aux mêmes conditions que les citoyens du Canada.

Votre comité est d'avis que le temps est aujourd'hui très opportun pour agir ainsi dans l'intérêt du commerce des grands lacs. On dit que les représentants du gouvernement canadien arriveront bientôt dans cette ville dans le but de négocier avec notre gouvernement des relations commerciales plus intimes entre les deux pays.

En conséquence, votre comité recommande l'adoption de la résolution conjointe.

52^E CONGRÈS,
1^{RE} SESSION.

H. RES. 11.

[RAPPORT N° 485.]

DANS LA CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS.

5 JANVIER 1892.

Le rapport est lu deux fois, renvoyé au comité du commerce intérieur et extérieur, et l'impression en est ordonnée.

8 FÉVRIER 1892

Renvoyé au "House Calendar" et l'impression en est ordonnée.

M. Lind présente la résolution conjointe qui suit —

RÉSOLUTION CONJOINTE

Aux fins de favoriser l'amélioration de la route fluviale depuis le lac Supérieur, passant par le canal Welland, les canaux du Saint-Laurent et le fleuve Saint-Laurent jusqu'à la mer.

"Résolu par le Sénat et la Chambre des représentants des Etats-Unis d'Amérique réunis en congrès: Que le président des Etats-Unis soit prié et il est par le présent prié d'ouvrir des négociations avec le gouvernement du Canada aux fins d'obtenir l'amélioration prompte du canal Welland, des canaux du Saint-Laurent, de manière à en rendre la profondeur et la navigabilité conformes, s'il est possible, à l'étalon adopté par le gouvernement des Etats-Unis pour l'amélioration maintenant en voie d'exécution dans les eaux américaines qui relient les grands lacs; et à cette fin le président est par le présent autorisé, s'il le juge opportun, de nommer trois commissaires chargés de négocier au nom des Etats-Unis avec les représentants du gouvernement du Canada, les termes et conditions de tout arrangement auquel pourront en venir les deux gouvernements par suite de toute proposition soumise à ce sujet par le gouvernement du Canada.

N° 1.—VALEURS totales des marchandises arrivées de l'Amérique Britannique du Nord pour traverser immédiatement le territoire américain, ou pour être transbordées immédiatement dans des ports des Etats-Unis et expédiées dans l'Amérique Britannique du Nord, pour chaque année de 1873 à 1890, inclusivement.

	PAYS DE PROVENANCE.					PAYS DE DESTINATION.				
	Amérique Britannique du Nord.					Amérique Britannique du Nord.				
	Nouv.-Ecosse, Nou.-Brunswick et Ile du Pr.-Edouard.	Québec, Onta- rio, Manitoba et Territoires du N.-Ouest.	Colombie- Britannique.	Terreneuve et Labrador.	Total.	Nouv.-Ecosse, Nou.-Brunswick et Ile du Pr.-Edouard.	Québec, Onta- rio, Manitoba et Territoires du N.-Ouest.	Colombie- Britannique.	Terreneuve et Labrador.	Total.
1873	495,269	12,894,164	9,240	13,394,693	5,282,290	21,320,174	181,790	26,784,184		
1874	449,655	13,616,844	97,691	14,163,690	7,150,036	19,843,169	317,584	27,310,789		
1875	443,570	17,342,933	266,074	18,042,577	8,909,506	20,263,639	317,000	29,800,295		
1876	261,443	22,134,275	108,047	22,591,902	9,102,600	14,683,368	698,836	24,419,888	94	
1877	160,658	12,092,619	218,418	12,471,695	2,879,422	15,581,238	544,018	18,977,153	2,475	
1878	163,978	11,627,114	412,960	12,204,068	951,268	11,436,470	524,013	12,912,685	994	
1879	194,129	11,606,832	280,079	12,081,095	889,539	11,520,877	476,824	17,889,587	2,347	
1880	213,131	16,782,315	137,271	17,184,717	1,643,716	14,866,663	531,436	17,042,103	288	
1881	171,383	16,758,108	72,555	17,002,046	1,778,836	20,857,827	719,268	23,356,264	333	
1882	164,990	28,265,083	113,018	28,543,178	2,732,695	34,005,845	855,784	37,595,484	1,190	
1883	561,791	23,204,031	36,973	23,802,829	2,455,537	35,878,369	971,307	39,812,568	7,335	
1884	656,233	12,574,953	188,041	13,419,227	1,740,900	19,717,466	1,475,833	22,939,385	5,186	
1885	935,806	12,280,483	308,691	13,523,613	1,635,442	16,448,942	1,615,293	22,832,568	781	
1886	1,165,973	9,303,864	359,104	10,861,021	2,040,298	16,369,429	1,825,178	19,700,458	6,174	
1887	1,684,730	9,601,175	213,816	11,504,721	1,621,748	19,930,266	635,841	20,241,079	70	
1888	1,528,048	6,417,701	372,934	8,542,817	1,781,028	18,939,169	770,322	22,137,955	1,137	
1889	2,595,233	8,355,178	294,859	11,336,123	2,484,787	18,993,957	665,527	22,146,975	2,704	
1890	3,070,657	12,449,772	306,887	16,001,910	5,277,210	21,140,138	913,106	27,336,204	4,680	
1891	3,859,079	15,310,945	422,806	19,780,470	5,605,614	21,695,992	547,144	27,888,023	34,273	

EXERCICE TERMINÉ LE 30 JUIN.

N° 2.—Valeurs totales des marchandises étrangères transportées en transit ou transbordées dans les Etats entre différentes parties des possessions britanniques de l'Amérique du Nord, dans le cours de l'exercice terminé le 30 juin 1891.

DISTRICTS DE DOUANE D'ENTRÉE.		PROVENANCE.						DESTINATION.							
		Nouvelle-Ecosse, N. ou V.-Bruns-wick et Ile du Pr.-Edouard.	Québec, Ontario, Manitoba et Territoires du Nord-Ouest.	Colombie-Britannique.	Terrenueve et Labrador.	Antilles anglaises.	DISTRICTS DE DOUANE DE SORTIE.					Colombie-Britannique.	Terrenueve et Labrador.	Antilles anglaises.	
		\$	\$	\$	\$	\$	Sorti de—					\$	\$	\$	
Alaska, Alaska.	Entré à—						Alaska, Alaska.								
Baltimore, Md.		1,040	54,461	64,982			Baltimore, Md.								
Bangor, Me.		2,916,373	50				Bangor, Me.								
Boston et Charlestown, Mass.		278,482	218,490			574	Boston et Charlestown, Mass.								
Buffalo Creek, N. Y.			321,641				Buffalo Creek, N. Y.								
ChAMPLAIN, N. Y.			69,634				ChAMPLAIN, N. Y.								
Détroit, Mich.			28,151				Détroit, Mich.								
Duluth, Minn.			160,799				Duluth, Minn.								
Huron, Mich.			996,214				Huron, Mich.								
MINNESOTA, Minn.			420,291				MINNESOTA, Minn.								
New-York, N. Y.		627,619	2,160	2,000	187,640	813,882	New-York, N. Y.								
Niagara, N. Y.			2,769,580				Niagara, N. Y.								
Dakota, nord et sud.			183,229				Dakota, nord et sud.								
Oswegatchie, N. Y.			46,626				Oswegatchie, N. Y.								
PASSAMAQUODDY, Me.		31,640					PASSAMAQUODDY, Me.								
Philadelphia, Pa.		2,605	81,612				Philadelphia, Pa.								
Portland et Falmouth, Me.		1,320	4,587,362				Portland et Falmouth, Me.								
Puget-Sound, Wash.				1,852			Puget-Sound, Wash.								
San-Francisco, Cal.				353,972			San-Francisco, Cal.								
Vermont, Vt.			5,430,695				Vermont, Vt.								
Total.		3,859,079	15,310,945	422,806	187,640	814,456	Total	5,605,614	21,695,992	547,144	34,273	1,918,851			

N^o 3.—VALEURS TOTALES des marchandises arrivées des pays étrangers pour traverser immédiatement le territoire américain, ou pour être immédiatement transbordées dans des ports des Etats-Unis et expédiées en pays étrangers, pour chaque année de 1868 à 1891, incusivement.

Exercice terminé le 30 juin.	Pays de provenance.						Pays de destination.						Valeurs totales des marchandises entrées et sorties.				
	Grande-Bretagne et Irlande.		Mexique.		Cuba.		Autres pays.		Grande-Bretagne et Irlande.		Mexique.			Cuba.		Autres pays.	
	\$	§	\$	§	\$	§	\$	§	\$	§	\$	§		\$	§	\$	§
1868.	10,064,576	132,074	4,864,209	14,967	4,263,621	1,576,157	2,025,023	3,212,123	14,375,419	481,643	116,521	1,304,875	21,515,604				
1869.	10,891,698	150,382	5,852,678	60,715	2,373,474	1,707,037	2,693,525	1,547,602	15,033,821	448,300	72,875	1,299,861	21,095,984				
1870.	10,210,455	302,806	7,215,973	103,977	3,309,227	2,049,422	2,946,053	2,116,249	16,689,037	321,331	135,915	983,275	23,191,860				
1871.	13,473,915	322,110	9,954,060	344,179	1,367,573	1,847,200	4,031,319	1,033,307	18,406,475	346,372	179,570	1,211,840	25,375,037				
1872.	17,633,231	227,232	9,276,169	174,104	2,227,422	1,847,162	2,743,494	2,033,309	24,042,790	358,151	179,570	1,797,496	31,385,320				
1873.	19,144,815	250,704	13,394,693	286,697	5,757,904	1,284,462	5,144,175	3,622,325	26,784,184	233,113	319,771	1,993,617	40,099,185				
1874.	18,832,900	211,907	14,103,690	151,920	4,563,869	926,390	5,391,201	3,866,642	27,310,739	665,214	520,493	1,996,387	38,850,676				
1875.	18,657,276	325,648	18,042,577	115,527	1,759,308	1,785,947	7,229,912	1,435,285	29,800,295	1,155,004	248,358	757,429	40,686,283				
1876.	14,304,197	290,489	22,591,902	226,315	2,962,963	1,686,789	11,791,200	2,958,558	24,419,888	1,129,440	306,061	1,163,508	42,062,655				
1877.	13,732,085	337,897	12,471,695	158,852	1,095,451	1,460,793	7,758,500	1,108,298	18,977,153	329,577	306,311	776,933	29,262,773				
1878.	16,084,510	378,768	12,204,058	146,820	3,041,957	1,481,033	9,577,050	2,905,230	12,912,685	316,664	319,611	1,305,908	27,337,143				
1879.	8,795,340	521,917	12,081,095	222,320	1,954,940	1,921,153	8,175,951	2,925,572	12,889,587	330,968	174,557	1,272,032	23,065,867				
1880.	10,311,139	620,704	17,134,747	239,655	3,606,090	1,942,405	10,856,579	3,658,477	17,042,103	300,148	224,848	1,775,594	33,857,749				
1881.	14,898,052	721,844	17,002,046	217,444	2,642,526	2,222,122	9,122,079	2,729,246	23,356,264	671,908	177,340	1,648,121	37,704,048				
1882.	18,911,637	755,560	28,543,178	380,100	5,662,926	3,812,058	11,592,806	5,336,361	37,595,484	800,025	319,257	2,421,526	58,065,459				
1883.	20,242,222	1,149,195	29,802,820	281,309	3,126,069	4,276,712	11,089,865	2,758,994	39,312,568	2,282,473	352,552	3,081,875	58,878,327				
1884.	14,036,094	948,901	13,419,227	408,124	3,655,568	4,345,878	5,288,389	2,960,488	22,930,385	2,748,434	221,061	2,656,635	36,814,392				
1885.	11,064,186	1,140,548	13,523,613	308,293	4,853,379	3,545,544	7,235,519	3,771,594	19,700,458	1,262,515	119,376	2,346,146	34,435,538				
1886.	13,142,644	1,462,414	10,861,020	216,078	6,797,879	4,558,220	8,510,097	3,803,592	20,241,079	2,002,476	452,700	2,751,423	42,766,121				
1887.	17,977,200	1,817,511	11,670,952	111,635	6,780,863	4,720,760	10,052,219	4,353,992	22,187,955	2,002,476	606,121	3,561,358	48,766,294				
1888.	13,707,240	1,817,511	8,342,817	120,497	4,820,846	4,584,298	6,863,195	5,581,043	15,611,656	3,766,180	563,539	3,997,596	33,343,209				
1889.	19,080,647	2,682,466	11,336,123	296,654	9,494,736	5,052,610	9,233,659	4,581,064	22,146,975	4,781,110	892,158	5,768,287	47,403,253				
1890.	20,664,427	2,735,546	16,002,384	639,050	9,759,256	5,898,763	10,656,465	5,097,454	27,335,678	4,944,149	1,215,369	6,450,301	55,693,426				
1891.	20,879,851	2,819,238	19,780,470	565,338	6,977,901	6,475,119	11,968,808	3,640,940	27,883,023	5,052,318	966,851	7,985,977	57,487,917				

COMMERCE DES ÉTATS-UNIS AVEC L'ÉTRANGER.

N° 4.—VALEURS totales des importations et des exportations de marchandises et d'or et d'argent monnayés et non monnayés, aux États-Unis, réparties par pays et districts de douane, pour l'exercice terminé le 30 juin 1891.

IMPORTATIONS ET EXPORTATIONS DE MARCHANDISES PAR PAYS.

Par ordre des valeurs et exportées.	PAYS.	IMPORTATIONS.		EXPORTATIONS DE PRODUITS DES ÉTATS-UNIS.		EXPORTATIONS DE PRODUITS ÉTRANGERS.		TOTAL DES IMPORTATIONS ET EXPORTATIONS.		
		Valeur.	Rapport au total du groupe.	Rapport au total des importations.	Valeur.	Rapport au total du groupe.	Rapport au total des exportations des États-Unis.	Valeur.	Rapport au total du groupe.	Rapport au total des importations et exportations.
1	EUROPE.									
	1 Grande-Bretagne et Irlande.....	\$ 194,723,262	42.30	23.05	\$ 441,599,807	63.30	\$ 3,814,219	53.09	\$ 640,137,288	54.99
	POSSÉSSIONS BRITANNIQUES DE L'AMÉRIQUE DU NORD.									
1	1 Québec, Ontario, Manitoba et les Territoires du Nord-Ouest.....	29,680,751	75.26	3.51	30,402,648	81.34	1,697,368	80.81	61,780,767	78.29
2	2 Nouvelle-Ecosse, N.-Brunswick et l'Île du Prince-Édouard.....	6,808,635	17.26	0.81	3,771,313	10.09	270,258	12.04	10,850,206	13.75
3	3 Colombie-Britannique.....	2,598,396	6.60	0.31	1,878,652	5.12	127,539	6.11	4,604,587	5.88
4	4 Terre-Neuve et Labrador.....	346,753	0.88	0.04	1,292,902	3.45	3,075	0.14	1,642,730	2.08
	Total.....	39,434,535	100.00	4.67	37,345,515	100.00	2,098,240	100.00	78,873,230	100.00

COMMERCE DE TRANSPORT ENTRE LES ÉTATS-UNIS ET L'ÉTRANGER.

N° 5. — VALEURS des importations et des exportations des États-Unis transportées respectivement en wagons et autres moyens de transport par terre, sur navires américains, et sur navires étrangers, pour chaque exercice, de 1857 à 1891, inclusivement, avec indication de la part centésimale des navires américains (de 1857 à 1879 inclusivement, l'or et l'argent monnayés et non monnayés sont inclus, vu qu'il n'y a pas moyen de séparer les espèces et les marchandises dans les données).

Exercice terminé le 30 juin.	IMPORTATIONS.			EXPORTATIONS.			TOTAL DES IMPORTATIONS ET EXPORTATIONS.				Part des navires américains, pour 100.
	En wagons et aut. voitures par terre.	Sur navires étrangers.	Sur navires américains.	En wagons et aut. voitures par terre.	Sur navires étrangers.	Sur navires américains.	En wagons et aut. voitures par terre.	Sur navires étrangers.	Sur navires américains.	Total.	
1857	259,116,170	101,773,971	251,214,857	111,745,825	510,331,027	213,519,796	723,850,823				
1858	203,700,016	78,913,134	243,491,288	81,153,133	447,191,304	160,066,267	607,257,571				
1859	216,123,428	122,644,702	249,617,963	107,171,909	465,741,381	229,816,211	695,557,592				
1860	205,357,855	134,106,998	179,082,902	121,039,394	265,040,733	203,478,278	762,288,550				
1861	201,544,055	124,647,100	135,421,818	69,372,180	381,516,788	208,478,278	584,995,066				
1862	192,774,100	113,497,629	125,421,818	104,517,167	217,695,418	218,015,296	435,710,714				
1863	109,744,580	143,175,340	132,127,891	196,890,691	241,872,471	343,056,031	584,928,502				
1864	81,212,077	248,350,818	102,449,409	237,442,730	184,061,486	485,793,548	669,855,034				
1865	174,385,116	174,170,336	93,017,756	262,839,588	167,402,872	437,010,124	604,412,996				
1866	112,040,305	338,471,763	213,671,466	851,708,928	525,711,861	685,226,691	1,010,933,552				
1867	117,209,536	300,622,635	180,625,368	280,768,368	237,834,904	581,330,403	879,165,307				
1868	122,965,225	248,659,583	175,106,348	301,886,491	297,981,573	550,546,074	848,527,647				
1869	136,802,024	300,512,231	153,154,748	285,979,781	289,956,772	586,492,012	876,448,784				
1870	153,237,077	363,020,644	199,732,324	323,786,972	352,969,401	638,927,488	991,896,889				
1871	163,285,710	309,140,510	190,378,462	392,801,932	353,063,172	755,822,576	1,132,472,258				
1872	17,635,681	177,286,302	10,015,089	168,044,799	27,869,970	839,346,362	285,298,293				
1873	17,070,548	174,739,834	10,739,430	171,566,758	494,915,886	966,723,651	1,340,899,231				
1874	14,513,335	176,927,778	8,500,205	174,424,216	533,885,971	350,451,994	1,312,680,640				
1875	13,083,859	157,872,726	7,304,356	156,355,065	501,888,949	314,237,792	884,788,517				
1876	12,143,067	143,389,704	6,324,487	167,686,467	492,219,487	18,473,154	1,119,434,544				
1877	10,697,640	141,834,067	6,797,170	164,826,214	530,354,703	311,076,171	813,384,987				
1878	12,965,999	146,439,282	7,511,365	166,551,624	569,588,564	316,660,281	859,920,536				
1879	11,983,823	143,590,353	7,439,862	138,425,389	600,769,633	20,477,364	1,210,519,399				
1880	15,142,465	149,317,368	5,838,928	193,029,209	720,770,821	20,981,393	1,294,265,434				
1881	17,195,213	133,631,146	8,259,308	116,965,324	717,162,714	25,452,621	1,292,586,470				
1882	22,854,916	130,266,826	6,711,817	96,982,910	641,460,967	1,269,002,983	1,645,041,974				
1883	23,063,048	136,002,290	25,080,844	104,418,210	694,331,348	227,229,745	1,212,978,769				
1884	20,140,294	135,046,207	26,573,774	82,632,829	615,287,007	240,420,500	1,298,506,024				
1885	21,140,476	112,864,052	42,511,132	68,000,691	616,287,005	233,699,083	1,127,738,199				
1886	24,565,688	118,942,817	24,183,209	98,004,765	45,332,775	194,805,743	1,408,211,302				
1887	27,562,059	143,362,493	19,144,667	78,406,680	581,932,477	43,700,350	1,073,911,113				
1888	32,209,459	129,525,298	21,389,666	72,991,253	621,809,292	48,951,725	1,065,194,508				
1889	38,227,861	120,782,010	22,147,368	60,474,964	64,356,327	1,174,697,321	1,487,533,027				
1890	40,621,361	124,948,948	32,949,002	77,502,138	630,942,600	303,805,108	1,487,933,621				
1891	40,932,755	127,471,678	31,923,439	78,908,047	773,580,324	206,439,725	1,729,337,066				

NOTES.—1. Les quantités transportées en wagons et autres voitures par terre n'étaient pas mentionnées séparément avant le 1er juillet 1870. 2. De 1862 à 1879 inclusivement les exportations comprennent l'or et les espèces.

N^o 6.—ETAT indiquant la valeur totale des marchandises étrangères transportées en transit et transbordées entre les Etats-Unis et les possessions britanniques de l'Amérique, chaque année, de 1871 à 1890.

Exercice terminé le 30 juin.	Marchandises pour transit et transbordement reçues des possessions britanniques de l'Amérique du Nord.			Expédiées en transit ou transbordées à destination des possessions britanniques de l'Amérique du Nord.		
	Par terre.	Par eau.	Total.	Par terre.	Par eau.	Total.
	\$	\$	\$	\$	\$	\$
1871.....	6,035,585	1,918,475	7,954,060	15,624,591	2,781,884	18,406,475
1872.....	8,237,859	1,038,310	9,276,169	19,357,342	4,685,448	24,042,790
1873.....	11,700,787	1,693,906	13,394,693	20,178,666	6,605,518	26,784,184
1874.....	12,695,590	1,468,100	14,163,690	20,572,299	6,938,440	27,510,739
1875.....	16,890,022	1,152,555	18,042,577	23,794,129	6,006,166	29,800,295
1876.....	21,391,262	1,290,640	22,591,902	19,369,958	5,049,930	24,419,888
1877.....	10,835,642	1,636,053	12,471,695	17,066,855	1,910,298	18,977,153
1878.....	10,314,534	1,889,524	12,204,058	11,914,321	998,364	12,912,685
1879.....	10,098,998	1,982,097	12,081,095	12,030,635	858,952	12,889,587
1880.....	15,265,177	1,869,570	17,134,747	16,388,673	653,430	17,042,003
1881.....	15,200,967	1,801,079	17,002,046	22,828,270	527,994	23,356,264
1882.....	24,665,029	3,878,149	28,543,178	36,613,465	982,019	37,595,484
1883.....	26,382,370	3,420,450	29,802,820	38,389,318	923,250	39,312,568
1884.....	13,043,498	375,729	13,419,227	22,120,587	818,798	22,939,385
1885.....	12,755,686	767,927	13,523,613	19,105,476	594,982	19,700,458
1886.....	9,593,344	1,267,676	10,861,020	19,428,867	812,212	20,241,079
1887.....	9,377,041	2,127,680	11,504,721	20,178,365	2,009,590	22,187,955
1888.....	6,309,024	2,033,793	8,342,817	13,347,876	2,063,780	15,411,656
1889.....	8,303,171	3,032,952	11,336,123	19,299,966	2,849,263	22,149,229
1890.....	13,524,298	2,477,612	16,001,910	24,788,152	2,547,052	27,335,201

NOTE.—Ce mouvement ne fait pas partie du commerce d'importation et d'exportation.

N^o 7.—ÉTAT indiquant les espèces et les poids des marchandises produites ou fabriquées aux États-Unis, expédiées des États-Unis par la voie du chemin de fer canadien du Pacifique passant par la Colombie anglaise à destination de la Chine et du Japon, pour l'exercice terminé le 30 juin 1891.

(Préparé d'après les rapports fournis par le chemin de fer canadien du Pacifique.)

Articles.	Poids.	Ports d'où les marchandises ont été dirigées sur le Canada.	Poids.
	Lbs.		Lbs.
Pommes	3,250	Portland, Oregon	15,400,053
Courroies	8,220	Lowell, Mass.	6,053,251
Os	40,180	New-York, N.-Y.	2,411,837
Livres	29,517	Manchester, N.H.	1,780,669
Carbone	125	Nashua, N.H.	1,337,188
Celluloïde	2,117	Biddeford, Me.	1,174,340
Chaises	180	Tacoma, Wash.	687,140
Produits chimiques—		Chicago, Ill.	398,512
Ginseng	39,125	Chicopee, Mass.	241,455
Autres drogues	1,683	San-Francisco, Cal.	200,000
Cigares et cigarettes	443	Walla Walla, Wash.	199,920
Horloges	120	Schenectady, N.-Y.	128,530
Coton, brut	448,100	Boston, Mass.	40,044
Cotonnades	12,185,489	Cleveland, Ohio	24,170
Faïence	180	Lawrence, Mass.	14,690
Matériel d'exploitations électriques	19,136	Syracuse, N.-Y.	10,000
Flanelles	338,388	Erie, Pa.	7,910
Farine	16,422,521	Rochester, N.-Y.	3,480
Jambon et lard fumé	960	Saint-Paul, Minn.	2,240
Foin	7,310	Providence, R.I.	1,030
Sabots	141,254	Port-Townsend, Wash.	800
Effets de ménage	3,013	Philadelphie, Pa.	713
Encre	1,180		
Articles en fer et en acier :—			
Fontes	56,415		
Armes à feu	270		
Ferrermerie	126		
Machines	283,409		
Fil métallique	46,963		
Lampes	350		
Crayons de mine de plomb	627		
Articles à l'usage des missionnaires	3,470		
Instruments de musique	350		
Huile à lubrifier	950		
Articles pour photographes	1,070		
Plombagine	437		
Souliers	800		
Ficelle	350		
Cire	1,260		
Articles en bois	1,540		
Marchandises non dénommées	27,094		
Total	30,117,972	Total	30,117,972

N° 8.—ÉTAT indiquant les espèces et les poids des marchandises importées de la Chine et du Japon aux États-Unis par la voie de la Colombie anglaise, pour l'exercice terminé le 30 juin 1891.

(Préparé d'après les rapports du chemin de fer canadien du Pacifique.)

Articles.	Poids.	Ports d'entrée.	Poids.
	Lbs.		Lbs.
Bulbes.....	280	New-York, N.-Y.....	9,386,239
Cigares.....	2,141	Chicago, Ill.....	6,364,444
Curiosités.....	137,760	Portland, Oreg.....	937,442
Pétards.....	721,840	Port-Townsend, Wash.....	329,349
Fourrures.....	2,640	Saint-Paul, Minn.....	317,512
Chanvre.....	279,000	Seattle, Wash.....	258,360
Articles en chanvre.....	221,357	Boston, Mass.....	116,971
Nattes.....	7,356	Astoria, Oreg.....	105,875
Papier.....	3,300	Baltimore, Md.....	63,914
Effets à l'usage de la personne.....	5,380	Tacoma, Wash.....	46,350
Imprimés.....	140	Minneapolis, Minn.....	25,917
Riz.....	3,441,227	Philadelphie, Pa.....	20,430
Robes.....	2,829	Hartford, Conn.....	17,091
Satin.....	4,560	Toledo, Ohio.....	16,371
Soie tressée.....	10,240	Omaha, Neb.....	14,150
Soie crue.....	700,378	Springfield, Mass.....	13,990
Peaux.....	1,060	Détroit, Mich.....	13,780
Thé.....	65,660	Tous autres ports.....	21,584
Sucre.....	11,728,024		
Jouets.....	1,350		
Marchandises non dénommées.....	733,247		
Total.....	18,069,769	Total.....	18,069,769

N° 9.—ÉTAT indiquant les espèces et les poids des marchandises produites ou fabriquées aux États-Unis, expédiées de Neche, Dak.-N., et arrivées à Ogdensburg, N.-Y., pour être transportées par la voie du chemin de fer canadien du Pacifique à des ports américains de la côte du Pacifique, pour l'exercice terminé le 30 juin 1891.

Articles.	Poids.	Articles.	Poids.
	Lbs.		Lbs.
De Neche—		De Neche— <i>Suite.</i>	
Animaux—chevaux.....	2,000	Faïence, porcelaine et poterie.....	75,640
Œuvres d'art—tableaux.....	2,280	Œufs.....	1,200
Os, cornes, etc.....	24,500	Articles de fantaisie, non dénommés.....	54,205
Livres et autres imprimés.....	11,314	Articles en lin, chanvre et jute—	
Laiton et articles en laiton.....	17,161	Cordage.....	5,634
Dérivés—		Ficelle.....	26,097
Farine d'avoine.....	69,180	Autres cordes.....	43,140
Autres farines.....	345,050	Fruits, en conserve—	
Balais et brosses.....	28,570	En boîtes.....	22,100
Voitures, tramways, etc.....	3,540	Autres fruits.....	24,532
Wagons pour voyag. et marchandises.....	360,000	Verre et verreries—	
Produits chimiques, drogues, etc.—		Vitres.....	2,180
Alcalis, potasse et perlasse.....	7,545	Autres espèces.....	54,399
Remèdes.....	76,819	Glucose.....	133,800
Ecorces.....	930	Crin, articles en crin.....	5,310
Horloges.....	1,172	Articles en caoutchouc.....	33,661
Cuivre et articles en cuivre.....	660	Encre, à impression et autres.....	870
Coton et cotonnades—		Instruments scientifiques.....	31,215
Coton jaune.....	97,324	Articles en fer et en acier—	
Coton blanc.....	45,148	Fer-feuillard.....	24,370
Hardes.....	5,860	Objets en fonte.....	2,280
Autres vêtements.....	19,250	Couteaux.....	12,500

N^o 9.—ÉTAT indiquant les espèces et les poids des marchandises produites ou fabriquées aux États-Unis, etc.—*Suite.*

Articles.	Poids.	Articles.	Poids.
De Neche— <i>Suite.</i>	Lbs.	De Neche— <i>Suite.</i>	Lbs.
Articles en fer et en acier—		Provisions—	
Armes à feu.....	952	Saindoux.....	48,550
Serrures, gonds et autres articles à l'usage des constructeurs.....	430,802	Autres.....	84,910
Machines, non dénommés.....	11,866	Produits de la laiterie—	
Clous.....	373,957	Beurre.....	20,753
Presses typographiques.....	9,780	Lait.....	344,350
Wagons en acier pour ch. de fer.....	1,374,178	Savon, de fantaisie et autres.....	82,169
Scies et outils.....	54,447	Épices, moulues.....	10,550
Machines à coudre.....	122,790	Spiritueux.....	100,835
Machines à vapeur—		Amidon.....	25,910
Locomotives.....	60,000	Sucre et mélasse—	
Stationnaires.....	34,173	Mélasse.....	72,809
Poêles.....	263,505	Cassonade.....	28,530
Fil métallique.....	425,730	Ferblanterie.....	102,970
Autres articles.....	3,985,275	Tabac—	
Bijoux.....	210	Cigares et cigarettes.....	5,146
Lampes, candélabres, etc.....	300	Autre tabac ouvré.....	199,836
Articles en plomb.....	290	Jouets.....	4,479
Cuir et articles en cuir—		Légumes—	
Cuir fini et autres.....	18,800	Pois et fèves.....	20,000
Bottes et souliers.....	48,404	En conserves.....	20,700
Harnais et selles.....	4,015	Autres.....	28,315
Autres articles en cuir.....	4,576	Bois et articles en bois—	
Chaux et ciment.....	680	Planches.....	312,045
Liqueurs de malt.....	262,900	Douves.....	43,080
Marbre et pierre et art. en mar. et en p.....	1,240	Portes, châssis et persiennes.....	49,800
Allumettes.....	4,400	Moulures.....	35,100
Instruments de musique—		Effets de ménage.....	553,697
Orgues.....	19,950	Articles en bois.....	271,577
Pianos.....	35,190	Autres articles en bois.....	95,510
Autres.....	270	Articles en laine—	
Huiles—		Tapis.....	14,255
Minérales pour éclairage.....	67,500	Couvertures et flanelles.....	1,650
De baleine ou de poisson.....	4,000	Vêtements.....	217,432
Autres.....	240	Autres.....	678
Peintures et couleurs.....	10,678	Autres articles manufacturés, non dénommés.....	62,042
Papier—		Tous autres articles manufacturés non dénommés.....	343,925
À écrire.....	92,700		
Autres.....	470,855	Total.....	13,201,784
Provisions—		De Ogdensburg, N.-Y.....	4,269,410
Viandes—			
Jambon.....	106,580	Total expédié à l'ouest.....	17,471,194
Lard.....	27,580		

Expédiées pour être transportées à—

	Lbs.
San-Francisco, Cal.....	11,273,379
Seattle, Wash. Ter.....	1,673,974
Anacortes, Wash.....	1,520,373
Port-Townsend, Wash.....	1,029,435
Fair-Haven, Wash.....	952,652
Sehome, Wash.....	557,525
Whatcome, Wash.....	208,168
Tacoma, Wash.....	158,925
Portland, Oreg.....	24,260
Tous autres ports.....	70,503

Total..... 17,471,194

N^o 10.—ÉTAT de la quantité et de la valeur des marchandises arrivées à Neche, Dak.-N. et à Odensburg, N.-Y., de ports américains sur la côte du Pacifique, et des marchandises expédiées de San-Francisco, Cal., et de Port-Townsend, Wash., à des ports de l'est des Etats-Unis, sur le chemin de fer Canadien du Pacifique, pour l'exercice terminé le 30 juin 1891.

(Les chiffres dans la colonne "Expédié de" ont été fournis par le chemin de fer Canadien du Pacifique, et ceux de la colonne "Arrivé à" sont pris dans les rapports des percepteurs des douanes.)

Articles.	Expédié de San-Fran- co, Cal.	Expédié de Port-Town- end, Wash.	Arrivé à Neche, Dak.-N.		Arrivé à Odensburg, N.-Y.	
			Quantité.	Valeur.	Quantité.	Valeur.
	Lbs.	Lbs.		\$		\$
Haricots et pois	161,106					
Livres		950		100		
Bottes et souliers		370				
Borax	Lbs. 156,972		123,661	6,800		
do	Brls.		93			
Nouveautés, marchandises	Lbs.				2,535	
Conserves de fruits	" 328,626	100			247,154	16,140
do	"				50,400	
Verrerie	990					990
Crin	Lbs. 8,459		4,229	381		
Sabots	24,500					
Effets de ménage	Lbs.	3,310	2,920	310		
Cuir	25,641					
Déchets de cuir	43,260					
Machines non dénommées	1,100					50
Conserves de saumon	Lbs. 491,560	51,310	306,300		251,170	13,640
do			231,000	13,200	21,200	
Saumon	Brls.		70			
Spiritueux, eau-de-vie	22,350					
do	Brls.		51	2,481		
Machines à coudre	Nomb.		2			
Peaux de phoque à fourrure		25,000				31,000
Bardeaux		1,282,050				
do	M.		4,468	8,295		
do	Paquets.		6,471	3,364		
do	"		995			
Sucre raffiné	Lbs. 32,870		62,470	4,565		
do	"		20,400			
Arbres		800				
Vin	Douz. 115,635				1,060	17,050
do	"				350	
do	Brls.				8	160
Articles en bois— Barils		19,140				
Laine, crue	165,930					
Total	1,628,999	1,383,030				

NOTE.—Il est arrivé à Plattsburg, N.-Y., dans le cours de l'année, 80 barils de saumon, dont la valeur n'est pas mentionnée.

TABLEAUX

INDIQUANT LE

TONNAGE SUR LES CANAUX.

C.—TABLEAU indiquant le tonnage de certains articles transportés

ANNÉES.	CÉRÉALES.						
	Farine.	Blé.	Maïs.	Orge.	Avoine.	Seigle.	Autres.
	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.
1869.....	71,051	670,534	256,475	99,012	92,309	13,489	99,743
1870.....	54,978	658,524	193,129	123,191	117,941	19,520	127,727
1871.....	41,211	748,549	672,057	113,992	129,891	34,563	109,935
1872.....	20,534	403,903	902,753	120,061	92,959	13,357	120,753
1873.....	19,307	803,064	637,296	70,586	70,023	30,160	114,735
1874.....	29,134	772,163	519,203	98,654	59,408	8,215	280,821
1875.....	17,635	744,293	282,031	104,475	62,717	8,309	86,090
1876.....	9,290	416,376	365,254	96,494	52,147	19,949	104,783
1877.....	8,923	448,043	723,458	139,453	66,045	35,948	77,114
1878.....	5,904	844,555	734,993	89,534	85,029	64,613	88,106
1879.....	7,164	949,466	621,180	96,144	23,164	59,210	77,071
1880.....	8,266	966,052	1,156,619	106,247	20,893	26,340	86,673
1881.....	6,926	444,832	475,823	81,587	30,321	15,484	61,588
1882.....	9,372	642,215	251,687	96,650	22,180	43,372	53,300
1883.....	9,047	573,740	522,978	58,787	51,607	95,246	67,595
1884.....	7,251	790,409	198,216	65,008	52,696	71,462	51,944
1885.....	6,869	565,922	359,982	64,587	8,234	10,211	47,505
1886.....	9,005	993,129	354,765	62,854	7,278	3,073	59,782
1887.....	4,089	936,840	446,617	75,458	35,365	6,717	47,678
1888.....	3,287	491,419	499,218	41,100	70,315	12,532	49,087
1889.....	4,429	484,141	592,550	66,110	63,674	36,329	49,663
1890.....	3,489	353,738	616,702	90,754	48,438	21,657	33,123
1891.....	3,126	756,101	142,141	71,903	16,362	68,771	33,951

sur les canaux de l'État de New-York, pendant les vingt-deux dernières années.

ANNÉES.	MARCHANDISES LOURDES.					
	Total.	Fer pour chemin de fer.	Autre fer.	Sel.	Houille.	Minerais.
	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.
1869.....	1,302,613	137,677	79,652	263,333	1,324,408	183,992
1870.....	1,295,010	135,930	89,708	266,740	1,558,185	238,802
1871.....	1,850,198	178,269	100,310	248,709	1,194,037	289,952
1872.....	1,674,320	161,667	96,996	248,558	1,462,590	377,592
1873.....	1,745,171	53,363	62,581	216,706	1,625,859	415,968
1874.....	1,767,598	24,511	82,955	173,590	1,413,162	232,544
1875.....	1,305,550	36,603	95,305	186,785	1,217,091	283,219
1876.....	1,064,293	11,691	69,450	114,070	1,036,698	173,530
1877.....	1,498,984	10,341	58,828	156,918	1,286,881	250,573
1878.....	1,912,734	8,385	65,642	139,927	889,873	210,078
1879.....	1,833,399	27,634	99,568	136,021	971,074	314,411
1880.....	2,371,090	94,613	139,993	144,487	959,342	370,884
1881.....	1,116,561	78,650	205,005	113,756	1,092,003	337,873
1882.....	1,118,776	58,921	122,786	108,040	1,228,435	364,361
1883.....	1,379,000	46,553	47,412	190,392	1,152,849	293,892
1884.....	1,236,986	28,513	54,471	161,788	954,288	201,610
1885.....	1,063,310	12,215	38,726	161,272	1,025,941	195,750
1886.....	1,489,886	10,878	152,030	112,002	857,884	269,914
1887.....	1,552,764	21,368	224,979	124,054	905,424	243,578
1888.....	1,166,958	2,596	43,881	106,344	1,219,680	259,269
1889.....	1,296,896	3,278	78,135	112,100	1,094,897	234,948
1890.....	1,167,901	5,800	26,804	93,181	830,154	202,072
1891.....	1,092,355	1,960	36,770	81,232	881,502	215,686

D.—TABLEAU indiquant le tonnage de certains articles transportés sur

ANNÉES.	CÉRÉALES.						
	Farine.	Blé.	Mais.	Orge.	Avoine.	Seigle.	Autres articles.
	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.
1869*	45,674	313,825	120,599	20,951	7,752	904	1,937
1872.	26,651	239,998	254,902	6,035	7,752	64	2,745
1873.	30,665	355,847	180,169	8,225	1,194	3	3,777
1874.	24,019	413,212	181,151	18,871	5,954	513	8,677
1875.	13,964	253,835	103,749	35,751	3,383	917	6,397
1876.	15,778	201,906	144,501	18,455	24,496	1,454	3,198
1877.	13,558	253,953	169,196	19,870	2,810	2,439	2,355
1878.	9,121	191,982	185,931	10,979	3,088	.....	2,302
1879.	10,710	274,570	144,506	4,655	1,239	440	2,444
1880.	12,679	242,020	163,738	17,772	477	1,016	1,480
1881.	9,959	127,832	101,075	24,509	.....	1,844	2,086
1882.	12,261	215,056	54,799	20,126	611	3,226	403
1883.	13,471	152,794	182,269	10,436	731	1,642	10,983
1884.	13,683	144,851	118,811	7,155	10,746	1,320	9,168
1885.	13,334	124,206	117,536	15,801	1,116	.....	1,912
1886.	19,474	154,169	219,442	1,595	4,911	564	14,657
1887.	23,949	221,927	114,938	9,574	12,050	.....	12,533
1888.	16,983	160,963	194,886	5,906	26,629	811	13,608
1889.	7,931	126,664	353,595	4,272	28,356	2,673	18,552
1890.	14,461	118,002	327,394	10,830	27,728	1,549	20,876
1891.	13,517	198,658	185,180	8,113	52,959	65,888	28,042

*Exercice.

canal Welland pendant les vingt et une dernières années qui ont pris fin le 31 1891.

ANNÉES.	MARCHANDISES LOURDES.							
	Total.	Fer pour chemin de fer.	Autre fer.	Sel.	Fer et sel ayant payé pleins péages sur les canaux du St-Laurent.	Houille.	Minerais.	Total.
	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.
1869*	503,860	68,064	16,924	91,575	37,153	103,126	58,781	275,623
1872.	538,147	26,217	17,141	50,540	44,243	186,932	98,605	423,678
1873.	579,880	6,923	20,754	40,850	17,157	339,016	118,685	543,387
1874.	647,397	6,032	12,068	23,309	9,579	323,503	56,825	431,316
1875.	417,936	1,517	7,588	13,509	9,962	321,306	43,683	397,565
1876.	409,788	51	7,997	30,300	20,327	288,211	81,654	378,540
1877.	464,181	9,630	9,696	9,173	3,983	323,869	42,758	399,109
1878.	403,403	10	11,518	3,980	12,686	295,318	15,229	338,741
1879.	438,564	2,782	5,797	7,174	17,796	192,957	19,164	245,670
1880.	442,182	5,360	4,812	413	22,273	109,986	34,139	176,983
1881.	269,395	4,585	7,013	10	30,682	128,113	18,785	189,188
1882.	306,482	.....	5,348	50	17,327	237,559	23,700	283,984
1883.	373,326	1,237	7,922	66	17,037	307,058	31,785	365,105
1884.	305,734	698	652	461	3,242	274,471	53,205	332,729
1885.	273,905	78	2,055	597	14,243	248,272	26,728	291,973
1886.	414,812	166	6,123	48	12,324	271,356	27,447	317,464
1887.	394,971	1,351	5,636	.....	6,715	145,193	13,866	172,761
1888.	419,786	93	3,220	316	13,617	223,871	16,872	257,989
1889.	542,043	47	2,479	1,254	20,269	268,305	2,435	294,789
1890.	519,291	.....	753	1,027	28,047	202,384	8,138	240,349
1891.	367,177	127	1,610	2,567	7,953	224,644	3,415	240,316

E.—TABLEAU indiquant les quantités de certains articles acquittés à Buffalo et Tonawanda, en transit par le canal Erié, pendant les vingt-trois dernières années.

CÉRÉALES.

Années.	Farine.	Blé.	Mais.	Orge.	Avoine.	Seigle.	Autres articles.	Total.	Augmen- tation.	Diminution.
	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.		
1869.....	5,609	490,904	219,874	1,978	63,728	2,150	2,193	786,436	.....	.....
1870.....	8,258	502,158	165,577	19,944	89,156	10,593	6,906	802,592	2 05	.....
1871.....	5,607	570,849	579,709	19,810	106,391	27,622	5,705	1,315,693	67 59	.....
1872.....	.....	330,032	866,169	41,515	73,572	5,900	88	1,317,276	67 50	.....
1873.....	6	737,167	611,675	8,636	51,615	22,441	634	1,432,174	82 10	.....
1874.....	.....	650,161	459,728	3,192	44,079	112	237	1,157,509	47 18	.....
1875.....	5,859	695,315	273,006	1,156	36,609	2,242	3,372	1,017,559	29 38	.....
1876.....	231	377,317	356,064	6,334	24,488	12,205	4,691	783,331	.....	0 39
1877.....	1,710	398,416	709,723	26,351	52,559	27,365	4,976	1,223,100	55 52	.....
1878.....	987	775,953	718,714	21,665	69,256	51,064	6,662	1,644,301	109 08	.....
1879.....	1,239	892,404	602,171	7,193	14,537	40,471	7,528	1,565,543	99 07	.....
1880.....	2,743	897,603	131,857	434	16,154	12,137	4,256	2,065,184	162 06	.....
1881.....	1,491	386,605	458,318	86	24,751	107	7,484	878,842	11 75	.....
1882.....	1,123	586,019	241,406	1,858	9,046	19,158	6,216	864,826	9 96	.....
1883.....	538	535,150	517,219	6,816	47,190	79,010	6,051	1,191,974	51 06	.....
1884.....	520	767,784	194,368	4,910	47,060	57,856	4,411	1,078,909	37 18	.....
1885.....	323	540,533	356,737	3,317	5,610	6,405	5,427	918,352	14 36	.....
1886.....	488	955,851	351,272	6,799	5,180	.....	4,001	1,353,591	72 11	.....
1887.....	334	914,152	438,069	15,207	32,907	4,612	44,693	1,449,984	85 64	.....
1888.....	534	469,965	494,110	6,589	68,922	10,997	1,717	1,052,854	33 87	.....
1889.....	845	457,922	579,526	16,380	61,175	34,167	5,160	1,155,175	46 88	.....
1890.....	195	329,531	498,641	58,563	45,202	16,903	4,362	953,397	21 23	.....
1891.....	1,071	733,967	137,679	43,779	14,803	66,278	2,594	1,000,171	.....	.....

SUPPLÉMENT du tableau E, indiquant les chargements à Oswego pendant la même période.

CÉRÉALES.

Années.	Farine.	Blé.	Maïs	Orge.	Avoine.	Seigle.	Autres articles.	Total.	Augmen- tation.	Diminution.
	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.		
1869.....	7,361	141,360	28,585	66,794	1,113	8,569	14,033	267,815	.....	.....
1870.....	11,440	115,732	10,120	77,906	3,953	7,402	11,628	238,181	.....	11·06
1871.....	10,043	123,173	70,218	72,675	1,806	6,250	13,259	297,424	11·05	.....
1872.....	4,773	57,865	27,148	62,172	684	6,751	10,425	169,818	.....	36·59
1873.....	4,061	53,361	10,578	46,337	670	6,019	10,739	131,765	.....	50·80
1874.....	.....	108,288	46,127	77,007	1,103	7,053	3,747	243,325	.....	9·14
1875.....	1,728	32,690	3,034	75,083	3,308	4,989	5,931	126,763	.....	52·67
1876.....	967	21,890	1,324	63,336	117	5,703	6,638	99,975	.....	62·67
1877.....	855	28,955	3,308	80,306	316	6,603	6,556	126,899	.....	52·61
1878.....	1,394	24,171	1,383	50,381	.....	10,598	5,222	93,149	.....	65·21
1879.....	734	25,740	9,268	71,693	.....	16,623	3,110	127,168	.....	52·51
1880.....	951	17,466	15,656	82,743	.....	12,598	5,996	135,410	.....	49·43
1881.....	758	25,352	8,064	62,793	200	14,444	4,027	115,638	.....	56·82
1882.....	813	20,274	4,401	70,862	416	22,265	7,773	126,804	.....	52·65
1883.....	432	22,634	535	32,557	.....	14,384	1,967	72,507	.....	73·00
1884.....	404	5,932	413	48,391	.....	12,173	2,819	70,132	.....	73·43
1885.....	519	6,484	22	45,264	.....	4,613	2,945	59,847	.....	77·62
1886.....	737	9,579	154	42,261	.....	1,671	4,814	59,216	.....	77·88
1887.....	790	675	2	44,580	.....	716	1,370	48,133	.....	82·02
1888.....	384	2,206	168	6,237	.....	.....	2,196	11,191	.....	95·82
1889.....	473	8,002	8,950	40,096	16	1,405	1,003	59,945	.....	77·61
1890.....	545	10,378	10,408	26,639	8	4,635	2,356	54,969	.....	79·47
1891.....	292	4,298	1,652	27,413	.....	2,130	3,620	39,410	.....	.....

F—TABLEAU indiquant les quantités de certains articles acquittés à la descente sur le canal Welland pendant les vingt années qui ont pris fin le 31 décembre 1891.
CÉRÉALES.

Années.	Farine.	Blé.	Maïs.	Orge.	Avoine.	Seigle.	Autres articles.	Total.
	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.
1869*	44,110	310,090	119,541	3,920	.....	680	1,541	479,882
1872	26,648	231,056	254,534	2,693	7,594	64	2,300	524,889
1873	30,660	345,720	180,042	2,643	1,188	3	3,557	563,813
1874	24,017	406,157	181,128	377	5,953	.....	3,301	620,933
1875	13,930	248,555	103,477	813	3,383	500	4,304	374,962
1876	15,735	194,559	144,501	1,110	24,496	1,454	2,949	384,807
1877	13,588	248,894	169,185	10,216	2,810	2,405	1,833	448,931
1878	8,854	188,106	185,931	1,217	3,088	.....	2,100	389,296
1879	10,588	271,545	144,276	803	1,196	.....	2,387	430,795
1880	12,467	240,601	162,891	.....	477	.....	1,418	417,853
1881	9,655	121,393	103,075	252	.....	6	1,371	235,752
1882	12,205	205,876	54,797	537	.....	1,954	225	275,594
1883	13,256	146,741	182,143	975	731	518	10,971	355,335
1884	13,626	135,804	118,811	270	10,746	477	9,018	288,752
1885	13,322	114,090	117,536	618	1,116	.....	1,628	248,310
1886	19,418	146,151	218,897	.....	4,891	.....	14,571	403,928
1887	23,940	210,755	114,938	1,711	12,050	.....	12,149	375,543
1888	16,973	150,833	194,886	555	26,629	811	13,358	404,045
1889	7,922	120,498	353,595	197	28,356	1,918	18,273	530,759
1890	14,461	114,924	327,394	6,519	27,728	1,121	20,836	512,983
1891	13,517	196,326	185,177	8,113	52,959	65,071	27,895	549,058

* Exercice.

G.—TABLEAU indiquant les quantités de certains articles transportés sur le canal Welland en transit entre les ports des Etats-Unis, pendant les vingt années qui ont pris fin le 31 décembre 1891.

Année.	CÉRÉALES.										MARCHANDISES LOURDES.				
	Farine.	Blé.	Maïs.	Orge.	Avoine.	Seigle.	Autres articles.	Total.	Fer pour ch. de fer.	Autre fer.	Sel.	Houille.	Mine-rais.	Total.	
	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	
1869	30,681	211,085	91,149	2,942	.....	667	1,006	337,530	68,064	14,334	89,086	28,566	35,912	235,962
1870	10,482	124,695	89,761	1,391	7,400	.....	608	294,337	24,040	13,239	49,843	95,741	59,401	242,264
1873	10,805	127,727	101,329	1,920	1,188	3	392	243,366	4,639	13,826	40,507	170,242	62,942	232,176	
1874	8,230	229,053	125,027	.....	5,948	.....	5,368	374,226	5,742	8,941	22,888	203,673	19,651	260,895
1875	1,861	113,852	94,188	2,641	2,946	500	1,920	177,908	14	4,123	12,931	192,707	34,616	244,451	
1876	5,187	96,247	58,138	.....	1,905	.....	403	162,405	.....	5,531	29,395	167,110	25,808	227,844
1877	3,342	107,396	65,260	1,603	2,314	258	413	180,586	8,976	8,688	8,396	172,868	41,107	239,975	
1878	1,316	65,542	60,026	859	.....	.....	341	128,361	.....	10,713	3,892	150,583	13,535	178,723
1879	159	53,791	33,401	1,551	464	.....	11	87,826	2,405	3,648	6,318	118,573	17,797	148,741
1880	.....	30,611	16,122	.....	296	.....	.....	49,580	4,743	3,515	.....	65,945	18,380	92,964
1881	.....	34,320	30,631	924	.....	.....	10	65,285	1,313	5,570	.....	83,868	6,404	97,206
1882	107	30,227	32,433	587	.....	684	14	64,002	4,076	.....	.....	158,552	14,533	177,161
1883	2,041	54,382	66,128	731	731	.....	8,579	132,496	1,209	6,901	8	196,462	24,891	229,471
1884	1,715	40,956	53,707	9,874	9,874	.....	8,170	114,422	698	599	.....	210,790	15,100	227,187
1885	124	53,235	63,229	732	882	.....	1	118,203	.....	1,594	.....	198,416	15,029	215,039
1886	7,591	53,258	94,048	.....	4,790	.....	13,201	179,888	156	5,328	.....	189,904	11,364	206,813
1887	11,780	37,678	83,431	1,732	12,050	.....	10,859	157,530	15	4,406	.....	82,780	627	87,288
1888	8,563	39,999	102,374	2	26,510	179	11,588	189,825	63	1,601	56	173,259	2,369	177,228	
1889	5,017	39,229	147,045	.....	27,492	.....	17,225	236,208	.....	1,587	896	227,476	1,204	231,163
1890	9,204	31,527	180,842	6,519	27,080	.....	20,497	275,619	.....	504	208	162,231	1,620	164,563
1891	6,802	32,097	127,494	8,113	52,823	.....	26,115	253,444	.....	292	705	186,572	1,773	189,342

H.—TABLEAU indiquant les quantités des céréales transportées sur chacune des lignes de canaux, et sur les deux principaux chemins de fer qui leur font concurrence pour le commerce de transport entre le lac Erié et la mer, pendant les vingt années qui ont pris fin le 31 décembre 1891.

Année.	Total sur les canaux de New-York.	Total sur le canal Welland.	Total sur les chemins de fer New-York Central et Erié.	Quantités acquittées à Buffalo et Tonawanda par le canal Erié.	Quantités acquittées à Oswego par le canal.	Quantités acquittées par le canal Welland en transit entre les ports des Etats-Unis.
	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.
1869*	1,302,613	503,860	1,087,809	786,436	267,815	337,530
1872..	1,674,320	538,147	1,870,614	1,317,276	169,818	234,337
1873.....	1,745,171	579,880	2,036,992	1,432,174	131,765	243,366
1874.. . . .	1,767,598	647,397	2,791,517	1,157,509	243,325	374,226
1875.....	1,305,550	417,936	2,343,241	1,017,559	126,763	177,908
1876.....	1,064,293	409,788	2,875,803	783,331	99,975	162,405
1877.....	1,408,984	464,181	2,493,683	1,223,100	126,899	180,586
1878.....	1,912,734	403,403	3,695,764	1,644,301	93,149	123,361
1879.....	1,833,399	438,564	4,353,617	1,565,543	127,168	87,826
1880.....	2,371,090	442,182	4,732,385	2,065,184	135,410	48,580
1881.....	1,116,561	269,395	4,983,722	873,842	115,638	65,285
1882.....	1,118,776	306,482	3,885,557	864,826	126,804	64,002
1883.....	1,379,000	372,236	4,422,461	1,191,974	72,507	132,496
1884.....	1,236,986	305,734	3,639,805	1,078,909	70,132	114,422
1885.....	1,063,310	273,905	4,105,594	918,352	59,847	118,203
1886.....	1,489,886	414,312	3,802,262	1,353,591	59,216	172,888
1887.....	1,552,764	394,971	3,847,766	1,449,984	48,133	157,530
1888.....	1,166,958	419,786	3,197,734	1,052,834	11,191	189,825
1889.....	1,296,896	542,043	3,654,984	1,155,175	59,945	236,208
1890.....	1,167,901	519,291	4,336,199	953,397	54,969	275,619
1891.....	1,092,355	367,177	3,565,381	1,000,171	39,410	253,444

* Exercice.

I.—Tableau indiquant les quantités de marchandises qui ont descendu le canal Welland sur des navires canadiens et américains, ayant pris le canal à Port-Colborne, pendant les saisons de 1882, 1883, 1884, 1885, 1886, 1887, 1888, 1889 et 1891.

ARTICLES.	NAVIRES CANADIENS.				NAVIRES AMÉRICAINS.				TOTAL.	
	A vapeur.		A voiles.		A vapeur.		A voiles.		Vapeurs et voil.	
	No.	Tonnage.	No.	Tonnage.	No.	Tonnage.	No.	Tonnage.	No.	Tonnage.
	174	62,665	432	121,150	41	17,482	329	97,257	976	298,554
Tonneaux.		Tonneaux.		Tonneaux.		Tonneaux.		Tonneaux.		
1882.										
Blé	60,535	46,201	5,203	87,213	199,152					
Mais	7,431	6,075	3,468	38,360	55,334					
Seigle				1,954	1,954					
Houille	1,673	51,127	112	27,968	80,880					
Diverses marchandises	2,939	3,744	1,553	2,605	10,841					
Bois de service, pds M.P.	1,021,957	1,943,568	3,969,790	17,327,483	24,262,798					
Bois de constr., pds cubes.	125,960	2,874,066		13,500	3,013,526					
Douves	59,600	1,065,233		104,000	1,228,833					
	No.	Tonnage.	No.	Tonnage.	No.	Tonnage.	No.	Tonnage.	No.	Tonnage.
1883.	180	68,850	468	130,844	111	68,609	417	127,616	1176	395,929
	Tonneaux.		Tonneaux.		Tonneaux.		Tonneaux.		Tonneaux.	
Blé	32,761	29,385	5,928	76,715	144,789					
Mais	25,651	21,073	36,146	99,272	182,142					
Orge				735	735					
Seigle				518	518					
Avoine			731		731					
Houille	8,398	48,329	835	40,388	97,950					
Diverses marchandises	5,238	3,590	13,195	2,299	24,322					
Bois de service, pds M.P.	2,102,292	3,455,590	5,287,386	15,143,274	25,988,542					
Bois de constr., pds cubes.	83,700	3,514,944		70,500	3,669,144					
Douves	32,876	1,038,349		90,000	1,161,225					
Douves										
	No.	Tonnage.	No.	Tonnage.	No.	Tonnage.	No.	Tonnage.	No.	Tonnage.
1884.	173	68,250	285	73,057	99	67,637	364	97,794	921	306,738
	Tonneaux.		Tonneaux.		Tonneaux.		Tonneaux.		Tonneaux.	
Blé	38,859	11,618	5,461	75,474	131,412					
Mais	10,841	13,609	26,452	67,909	118,811					
Orge	90				90					
Seigle	477				477					
Avoine	872		7,963	1,911	10,746					
Houille	497	28,275	301	10,154	39,227					
Bardeaux, bois de chauffage et articles en bois.	548	2,538	49	30	3,165					
Bois de service, pds M.P.	2,073	3,804	11,793	428	18,103					
Bois de constr., pds cubes.	3,393,351	1,680,976	8,987,558	18,126,215	32,188,100					
Douves	437,356	2,107,780		159,647	2,704,783					
Douves		75,000	33,741	301,267	410,008					

I.—Tableau indiquant les quantités de marchandises qui ont descendu le canal Welland sur des navires canadiens et américains, etc.—*Suite.*

ARTICLES.	NAVIRES CANADIENS.				NAVIRES AMÉRICAINS.				TOTAL.	
	A vapeur.		A voiles.		A vapeur.		A voiles.		Vapeurs et voil.	
	No.	Tonnage.	No.	Tonnage.	No.	Tonnage.	No.	Tonnage.	No.	Tonnage.
	199	67,461	347	80,828	81	35,613	350	106,873	977	290,775
	Tonneaux.		Tonneaux.		Tonneaux.		Tonneaux.		Tonneaux.	
1885.										
Blé.....	26,025		3,153		6,882		72,478		108,538	
Maïs.....	16,046		2,462		20,589		78,439		117,536	
Orge.....			228						228	
Avoine.....					217		665		882	
Pois.....	11								11	
Seigle.....										
Houille.....	1,005		20,318				18,560		39,883	
Diverses marchandises....	1,941		3,689		1,111		1,086		7,827	
Bardeaux, art. en bois, etc.	223		9		53		58		343	
Bois de serv. scié, pds M.P.	7,725,105		8,681,081		9,381,654		20,935,270		46,723,110	
Bois carré..... pds cubes.	601,516		2,849,526		20,692		113,682		3,585,416	
Douves..... nombre.	104,000		44,000		83,500				231,500	
Bois de chauffage....cordes			783						783	
	No.	Tonnage.	No.	Tonnage.	No.	Tonnage.	No.	Tonnage.	No.	Tonnage.
	261	95,928	426	123,297	118	86,937	358	108,344	1163	414,506
		Tonneaux.		Tonneaux.		Tonneaux.		Tonneaux.		Tonneaux.
1886.										
Blé.....	38,984		30,834		2,937		70,019		142,774	
Maïs.....	48,547		33,315		36,852		99,644		218,358	
Orge.....							572		572	
Avoine.....	6		41		4,331		459		4,837	
Pois.....	450		158						608	
Seigle.....										
Houille.....	4,007		45,018				11,647		60,672	
Diverses marchandises....	2,926		6,728		23,687		281		33,622	
Bardeaux, art. en bois, etc.	329				252		215		1,152	
Bois de serv. scié, pds M.P.	6,915,390		15,719,631		8,953,478		18,405,961		49,994,460	
Bois carré..... pds cubes.	564,827		2,335,205				35,500		2,935,532	
Douves..... nombre.	221,280		697,933						919,213	
Bois de chauffage....cordes			390						390	
	No.	Tonnage.	No.	Tonnage.	No.	Tonnage.	No.	Tonnage.	No.	Tonnage.
	250	86,344	372	101,745	107	94,029	163	46,152	892	328,270
		Tonneaux.		Tonneaux.		Tonneaux.		Tonneaux.		Tonneaux.
1887.										
Blé.....	80,757		81,652		200		46,186		208,796	
Maïs.....	12,341		14,775		65,981		20,582		113,679	
Orge.....					9		575		584	
Avoine.....			1,376		11,098		279		12,753	
Pois.....			362						362	
Seigle.....										
Houille.....	1,436		25,165				2,108		28,709	
Diverses marchandises....	2,179		4,609		24,395		415		31,598	
Bardeaux, art. en bois, etc.	1,716		1,081		26				2,823	
Bois de serv. scié, pds M.P.	2,894,767		12,329,728		4,161,349		15,091,355		34,477,199	
Bois carré..... pds cubes.	498,770		1,285,594						1,784,364	
Douves..... nombre.			266,697						266,697	
Bois de chauffage....cordes	299		466						765	

I.—TABLEAU indiquant les quantités de marchandises qui ont descendu le canal sur des navires canadiens et américains, etc.—*Suite.*

ARTICLES.	NAVIRES CANADIENS.				NAVIRES AMÉRICAINS.				TOTAL.	
	A vapeur.		A voiles.		A vapeur.		A voiles.		Vapeurs et voiliers.	
	No.	Tonnage.	No.	Tonnage.	No.	Tonnage.	No.	Tonnage.	No.	Tonnage.
	242	86,838	339	93,450	114	104,505	219	60,500	914	345,293
	Tonneaux.		Tonneaux.		Tonneaux.		Tonneaux.		Tonneaux.	
1888.										
Blé	45,481		60,379		1,353		40,779		147,992	
Maïs	38,620		14,251		71,988		71,175		196,024	
Orge										
Avoine	672				24,967		1,311		26,950	
Pois			54		57				111	
Seigle					71		632		703	
Houille	1,603		20,064				4,208		25,875	
Diverses marchandises....	2,165		3,291		22,719		3,722		31,897	
Bardeaux, art. en bois, etc.	66		84		141		6		297	
Bois de ser., scié, pds M.P.	5,262,700		11,977,905		4,451,360		12,539,672		34,230,637	
Bois carré..... pds c.	687,728		1,555,307		19,000				2,262,035	
Douves..... nomb.	106,972		211,436				34,000		352,408	
Bois de chauffage...cordes	179		201						380	
	No.	Tonnage.	No.	Tonnage.	No.	Tonnage.	No.	Tonnage.	No.	Tonnage.
	317	106,048	427	118,071	208	172,873	268	92,442	1220	489,434
		Tonneaux.		Tonneaux.		Tonneaux.		Tonneaux.		Tonneaux.
1889.										
Blé	38,127		28,054		1,679		46,767		114,627	
Maïs	60,218		43,819		152,858		96,700		353,595	
Orge										
Avoine.....	320				25,347		2,145		27,812	
Pois										
Seigle	948		634		356				1,918	
Houille	3,976		21,148		712		1,664		27,500	
Diverses marchandises....	6,339		5,749		25,082		3,030		40,200	
Bardeaux, art. en bois, etc.			1				51		52	
Bois de ser., scié, pds M.P.	5,789,226		11,632,330		11,792,850		21,026,211		50,240,617	
Bois carré..... pds c.	924,645		2,934,989						3,859,634	
Douves..... nomb.	35,700		194,649						220,349	
Bois de chauffage...cordes			46						46	
	No.	Tonnage.	No.	Tonnage.	No.	Tonnage.	No.	Tonnage.	No.	Tonnage.
	342	110,056	443	117,400	202	204,542	142	50,622	1129	482,620
		Tonneaux.		Tonneaux.		Tonneaux.		Tonneaux.		Tonneaux.
1890.										
Blé	43,308		35,633		7,514		32,239		118,694	
Maïs	63,095		51,439		172,756		40,104		327,394	
Orge					3,304		3,215		6,519	
Avoine.....	479		73		27,030				27,582	
Pois					14				14	
Seigle	1,121								1,121	
Houille	1,049		21,732				615		23,396	
Diverses marchandises....	3,146		5,683		32,194		2,510		43,533	
Bardeaux, art. en bois, etc.	15		1,266		8				1,289	
Bois de ser., scié, pds M.P.	5,921,240		5,167,201		10,274,335		14,290,800		35,653,576	
Bois carré..... pds c.	1,141,194		3,395,832						4,537,026	
Douves..... nomb.	12,255		19,947						32,202	
Bois de chauffage...cordes	15		566						581	

I.—TABLEAU indiquant la quantité des marchandises qui ont descendu le canal Welland sur des navires canadiens et américains, ayant pris le canal à Port-Colborne, pendant la saison de navigation de 1891.

ARTICLES.	No.	Tonnage.	No.	Tonnage.	No.	Tonnage.	No.	Tonnage.	No.	Tonnage.
	256	107,575	173	68,061	241	241,317	130	50,063	800	467,016
	Tonneaux.		Tonneaux.		Tonneaux.		Tonneaux.		Tonneaux.	
1891.										
Blé.....		62,859		56,953		36,425		33,853		190,090
Mais.....		20,510		9,550		137,852		17,039		184,951
Orge.....						5,444		4,061		9,505
Avoine.....						50,212		1,076		51,288
Pois.....		390								390
Seigle.....		29,581		11,296		16,361		7,343		64,581
Houille.....		158		20,388				3,851		24,397
Diverses marchandises.....		8,369		6,007		37,537		2,578		54,491
Bardeaux, art. en bois, etc.....								4		4
Bois de ser., scié, pds M.P.....		4,268,874		4,648,824		8,067,351		18,745,628		35,730,677
Bois carré..... pds c.....		449,406		566,109						1,015,515
Douves..... nomb.....		1,000								1,000
Bois de chauffage..... cordes.....										

J—TABLEAU des gros navires allégés à l'élevateur du chemin de fer de Welland à Port-Colborne, indiquant le tonnage, les dimensions, le tirant d'eau et les cargaisons, passés par le canal agrandi de Welland, pendant la saison de navigation de 1891.

NAVIRES CANADIENS—A VAPEUR.

Date de l'arrivée	Navires.	Tonnage enregistré.	Dimensions.			Tirant d'eau à l'arrivée dans le port.		Cargaison première.				Allègement sur le chemin de fer Welland.				Allègement en tonneaux.						
			Longueur.	Targeur.	Profondeur.	A la proue.	A la poupe.	Blé.	Mais.	Seigle.	Avoine.	Fret roulant.	Blé.	Boiss.	Boiss.	Boiss.	Seigle.	Avoine.	Blé.	Mais.	Seigle.	Avoine.
1891.		Ton'x	Pds	P.pcs.	P.pcs.	P.pcs.	P.pcs.	P.pcs.	P.pcs.	Boiss.	Boiss.	Boiss.	Ton'x	Ton'x	Ton'x	Ton'x	Ton'x	Ton'x	Ton'x	Ton'x	Ton'x	Ton'x
14 nov.	Myles.....	929	179	33	6	15	0	14	3	14	3	40,111			4,293			129				

NAVIRES AMÉRICAINS—A VAPEUR.

27 avril	Gov. Smith.....	1,547	240	42	0	16	8	14	5	14	11											
28 do	H. R. James.....	1,553	240	42	0	16	8	14	6	14	10											
29 do	A. McVittie.....	1,553	240	42	0	16	8	14	10	15	3											
5 mai.	W. J. Averill.....	1,425	265	36	6	16	5	14	8	14	6											
8 do	J. R. Langdon.....	1,550	240	42	0	16	8	14	5	14	10											
11 do	W. A. Haskill.....	1,441	265	37	0	16	6	14	8	15	0											
12 do	F. H. Prince.....	1,548	240	42	0	16	8	14	11	15	1											
13 do	Gov. Smith.....	1,547	240	42	0	16	8	14	7	15	1											
16 do	A. McVittie.....	1,553	240	42	0	16	8	13	9	14	3											
20 do	H. R. James.....	1,553	240	42	0	16	8	14	8	14	7											
22 do	Pueblo.....	1,054	225	36	0	19	0	14	1	13	11											
25 do	W. J. Averill.....	1,425	265	36	6	16	5	13	10	14	8											
30 do	W. A. Haskill.....	1,441	265	37	0	16	6	14	6	14	8											
1 juin.	Oregon.....	846	197	33	0	13	0	14	0	14	0											
8 do	H. R. James.....	1,553	240	42	0	16	8	15	0	15	0											
10 do	J. R. Langdon.....	1,550	240	42	0	16	8	14	0	15	0											
13 do	W. J. Averill.....	1,425	265	36	6	16	5	14	3	14	2											
19 do	W. A. Haskill.....	1,441	265	37	0	16	6	14	6	14	10											
21 do	Gov. Smith.....	1,547	240	42	0	16	8	15	1	15	3											
22 do	F. H. Prince.....	1,548	240	42	0	16	8	14	0	14	0											
24 do	H. R. James.....	1,553	240	42	0	16	8	15	0	15	2											
26 do	J. R. Langdon.....	1,550	240	42	0	16	8	14	6	15	3											
28 do	A. McVittie.....	1,553	240	42	0	16	8	14	6	15	2											

J.—TABLEAU des gros navis allégés à l'élevateur du chemin de fer Welland, à Port-Colborne, etc.—Suite.

NAVIRES AMÉRICAINS—A VAPEUR—Suite.

Date de l'arrivée	Navires.	Tonnage enregistré.			Dimensions.			Trant d'eau à l'arrivée dans le port.			Cargaison première.				Allégement sur le chemin de fer Welland.				Allégement en tonneaux.								
		Ton'x	Pds	P. pes.	Longeur.	Largeur.	Profondeur.	A la proue.	A la poupe.	Blé.	Mais.	Seigle.	Avoine.	Fret roulant.	Blé.	Mais.	Seigle.	Avoine.	Blé.	Mais.	Seigle.	Avoine.	Blé.	Mais.	Seigle.	Avoine.	
1891.																											
7 juill.	W. A. Haskill	1,441	265	37	0	16	6	14	0	15	0	56,031	147	369	134	5,004	155	143	32	100	181	100	319	46	319	46	100
12 do	F. H. Prince	1,548	240	42	0	16	8	14	11	14	9	44,778	359	134	93	3,290	155	143	32	100	181	100	319	46	319	46	100
13 do	Gov. Smith	1,547	240	42	0	16	8	14	11	14	9	16,974	1,046	352	93	3,290	155	143	32	100	181	100	319	46	319	46	100
22 do	A. McVitie	1,553	240	42	0	16	8	14	11	14	2	29,915	771	132	46	1,628	46	32	32	100	181	100	319	46	319	46	100
16 do	H. R. James	1,553	240	42	0	16	8	14	11	15	1	50,000	398	616	616	11,350	319	32	32	100	181	100	319	46	319	46	100
24 do	W. J. Averill	1,425	265	37	0	16	6	14	11	15	1	44,523	771	430	58	6,441	181	100	100	100	181	100	319	46	319	46	100
29 do	W. A. Haskill	1,441	265	37	0	16	6	14	11	14	10	13,989	398	183	58	1,882	58	32	32	100	181	100	319	46	319	46	100
31 do	Gov. Smith	1,547	240	42	0	16	8	14	11	13	11	65,612	771	430	261	9,238	261	32	32	100	181	100	319	46	319	46	100
4 août.	J. O. Ford	598	172	32	0	12	0	14	11	13	11	39,553	141	141	141	1,487	141	32	32	100	181	100	319	46	319	46	100
5 do	J. R. Langdon	1,553	240	42	0	16	8	14	11	15	0	61,495	311	311	327	11,645	327	32	32	100	181	100	319	46	319	46	100
8 do	A. McVitie	1,553	240	42	0	16	8	14	11	15	0	67,298	234	234	13,793	10,218	387	32	32	100	181	100	319	46	319	46	100
14 do	Denver	1,029	222	37	0	19	0	15	3	15	0	60,663	321	321	10,397	292	292	32	32	100	181	100	319	46	319	46	100
15 do	Jno. Rugee	950	216	35	0	18	0	15	6	15	1	61,011	562	562	10,397	292	292	32	32	100	181	100	319	46	319	46	100
18 do	F. H. Prince	1,548	240	42	0	16	8	14	11	15	1	52,869	296	296	508	508	263	32	32	100	181	100	319	46	319	46	100
20 do	Gov. Smith	1,547	240	42	0	16	8	14	11	15	2	37,979	344	344	5,293	149	149	32	32	100	181	100	319	46	319	46	100
23 do	H. R. James	1,553	240	42	0	16	8	14	11	14	6	36,837	1,491	305	4,627	130	130	32	32	100	181	100	319	46	319	46	100
25 do	J. R. Langdon	1,550	240	42	0	16	8	14	11	14	6	51,719	342	342	9,319	261	261	32	32	100	181	100	319	46	319	46	100
27 do	W. J. Averill	1,425	265	37	0	16	6	14	11	14	11	17,599	1,503	420	7,968	223	223	32	32	100	181	100	319	46	319	46	100
30 do	W. A. Haskill	1,553	240	42	0	16	6	14	11	15	2	60,825	1,210	420	10,270	288	288	32	32	100	181	100	319	46	319	46	100
3 do	Jno. Rugee	950	216	35	0	18	0	15	5	15	3	55,156	455	455	9,592	279	279	32	32	100	181	100	319	46	319	46	100
6 do	Gov. Smith	1,547	240	42	0	16	8	14	11	15	0	57,625	404	404	10,593	297	297	32	32	100	181	100	319	46	319	46	100
7 do	F. H. Prince	1,548	240	42	0	16	8	14	11	15	1	13,149	1,499	1,499	12,106	339	339	32	32	100	181	100	319	46	319	46	100
9 do	H. R. James	1,553	240	42	0	16	8	14	11	14	8	60,753	380	251	14	14	339	32	32	100	181	100	319	46	319	46	100
12 do	J. R. Langdon	1,550	240	42	0	16	8	14	11	14	2	26,753	761	251	200	200	200	32	32	100	181	100	319	46	319	46	100
14 do	W. J. Averill	1,425	265	37	0	16	6	14	11	14	8	28,988	1,156	319	5,221	147	147	32	32	100	181	100	319	46	319	46	100
15 do	A. McVitie	1,553	240	42	0	16	8	14	11	15	0	35,434	444	319	5,221	147	147	32	32	100	181	100	319	46	319	46	100
22 do	J. O. Ford	598	172	32	0	12	0	14	11	14	1	39,473	321	266	14,009	393	393	32	32	100	181	100	319	46	319	46	100
23 do	Jno. Rugee	950	216	35	0	18	0	15	4	15	1	60,800	321	266	14,009	393	393	32	32	100	181	100	319	46	319	46	100
24 do	Gov. Smith	1,547	240	42	0	16	8	14	11	15	3	53,076	321	266	14,009	393	393	32	32	100	181	100	319	46	319	46	100

28 do	F. H. Prince	1,548	240	42	0	16	8	14	14	10	27,370	824	372	218	14,479	406	218	218	125	125	482,802	13,319	4,369	125	13,547	374	4,369	
30 do	H. R. James	1,553	240	42	0	16	8	14	10	15	3	62,407	319	285	13,070	366	366	222	222	125	125	482,802	13,319	4,369	125	13,547	374	4,369
1er oct.	J. R. Langdon	1,550	240	42	0	16	8	14	10	15	8	62,585	285	285	13,070	366	366	222	222	125	125	482,802	13,319	4,369	125	13,547	374	4,369
5 do	A. McVitie	1,553	240	42	0	16	8	14	11	8	38,296	1,459	63	4,152	222	222	222	222	125	125	482,802	13,319	4,369	125	13,547	374	4,369	
7 do	Waverley	990	191	30	0	13	0	16	6	14	8	14,702	1,459	63	4,152	222	222	222	125	125	482,802	13,319	4,369	125	13,547	374	4,369	
9 do	W. J. Averill	1,425	265	37	0	16	6	14	8	14	10	28,073	663	287	6,568	184	184	256	256	256	482,802	13,319	4,369	125	13,547	374	4,369	
12 do	W. A. Haskill	1,547	240	42	0	16	8	14	11	10	49,162	1,139	368	256	9,538	268	268	256	256	256	482,802	13,319	4,369	125	13,547	374	4,369	
15 do	Gov. Smith	1,553	240	42	0	16	8	14	11	15	1	51,067	564	564	11,382	319	319	256	256	256	482,802	13,319	4,369	125	13,547	374	4,369	
22 do	J. R. Langdon	1,550	240	42	0	16	8	14	11	15	4	61,847	1,121	373	12,709	356	356	306	306	306	482,802	13,319	4,369	125	13,547	374	4,369	
25 do	A. McVitie	1,553	240	42	0	16	8	14	11	15	0	14,875	1,121	373	12,709	356	356	306	306	306	482,802	13,319	4,369	125	13,547	374	4,369	
29 do	W. J. Averill	1,425	265	37	0	16	6	14	11	15	0	61,586	1,121	373	12,709	356	356	306	306	306	482,802	13,319	4,369	125	13,547	374	4,369	
5 nov.	Gov. Smith	1,547	240	42	0	16	8	14	11	15	0	14,875	1,121	373	12,709	356	356	306	306	306	482,802	13,319	4,369	125	13,547	374	4,369	
7 do	W. A. Haskill	1,441	265	37	0	16	6	14	11	14	3	33,566	808	270	6,843	261	261	273	273	273	482,802	13,319	4,369	125	13,547	374	4,369	
9 do	F. H. Prince	1,548	240	42	0	16	8	14	11	14	3	1,369	808	270	6,843	261	261	273	273	273	482,802	13,319	4,369	125	13,547	374	4,369	
11 do	H. R. James	1,553	240	42	0	16	8	14	11	15	0	43,902	439	376	12,291	345	345	206	206	206	482,802	13,319	4,369	125	13,547	374	4,369	
12 do	Samuel Marsdall	650	198																									

J.—TABLEAU des gros navires allégés à l'élevateur du chemin de fer Welland à Port-Colborne, etc.—Suite.

NAVIRES CANADIENS—À VAPEUR—Fin.

Date de l'arrivée	Nom des navires.	Cargaisons de grain et de fret roulant passées par le canal.						Cargaisons totales passées par le canal.		Trajet	Cott par boisseau.	T M. H. M.	
		Blé.	Maïs.	Seigle.	Avoine.	Blé.	Maïs.	Seigle.	Avoine.				Fret roulant.	Ton'x.	P. pes.
1891.													
14 nov.	Myles.....	Boiss.	Boiss.	Boiss.	Boiss.	Boiss.	Boiss.	Boiss.	Boiss.	35,818	1,075	13 3	It-William. Kingston... 2 2 15

NAVIRES AMÉRICAINS—À VAPEUR—Suite.

27 avril.	Gov. Smith	61,629	320	1,796	369	1,162	369	1,796	26	1,752	13 7	Chicago	Ogdensburg.	5 0
28 do	H. R. James	33,282	908	1,476	908	736	908	441	441	1,693	13 10	do	do	5 0
29 do	A. McVittie	57,305	739	1,082	739	1,082	739	1,082	113	1,718	13 7	do	do	6 0
5 mai.	W. J. Averill	43,868	298	1,067	298	1,067	298	1,067	317	1,546	13 11	do	do	3 0
8 do	J. R. Langdon	31,425	771	1,577	771	1,577	771	1,577	298	1,726	13 8	do	do	3 0
11 do	W. A. Haskill	47,831	897	1,066	897	1,066	897	1,066	241	1,581	13 11	do	do	3 0
12 do	F. H. Prince	51,309	320	1,472	320	1,472	320	1,472	194	1,787	13 11	do	do	4 0
13 do	Gov. Smith	56,005	383	1,569	383	1,569	383	1,569	194	1,676	13 10	do	do	3 15
16 do	A. McVittie	27,718	320	1,066	320	1,066	320	1,066	297	1,683	13 7	do	do	4 15
20 do	H. R. James	28,061	320	1,472	320	1,472	320	1,472	340	1,472	13 10	Kingston...	Ogdensburg.	2 0
22 do	Pueblo	32,563	320	1,283	320	1,283	320	1,283	315	1,568	13 11	do	do	2 15
25 do	W. J. Averill	32,098	320	1,308	320	1,308	320	1,308	323	1,568	13 11	do	do	2 30
30 do	W. A. Haskill	44,731	320	1,283	320	1,283	320	1,283	315	1,568	13 11	do	do	2 30
1er juin	Oregon	41,707	320	1,308	320	1,308	320	1,308	323	1,568	13 11	do	do	2 30
8 do	H. R. James	49,657	897	1,214	897	1,214	897	1,214	489	1,714	14 0	do	do	1 30
10 do	J. R. Langdon	43,325	897	1,396	897	1,396	897	1,396	489	1,703	13 8	do	do	2 30
13 do	W. J. Averill	25,408	897	1,214	897	1,214	897	1,214	274	1,504	13 10	do	do	2 30
19 do	W. A. Haskill	37,724	897	1,087	897	1,087	897	1,087	274	1,504	13 10	do	do	4 0
21 do	Gov. Smith	52,994	897	1,468	897	1,468	897	1,468	382	1,742	13 11	do	do	2 30
22 do	F. H. Prince	13,340	897	1,494	897	1,494	897	1,494	382	1,693	13 11	do	do	2 30
24 do	H. R. James	53,329	897	1,449	897	1,449	897	1,449	182	1,676	13 8	do	do	3 15
26 do	J. R. Langdon	51,743	897	1,023	897	1,023	897	1,023	297	1,746	13 8	do	do	3 30
28 do	A. McVittie	36,535	897	1,415	897	1,415	897	1,415	271	1,674	14 0	do	do	3 0
7 juillet	W. A. Haskill	50,327	897	1,415	897	1,415	897	1,415	147	1,562	13 11	do	do	3 0

12 do	F. H. Prince	41,488	369	1,162	369	1,162	369	1,162	134	1,665	13 6	Chicago	Ogdensburg.	1 15
13 do	Gov. Smith	16,974	908	736	908	736	908	736	352	1,731	13 11	do	do	2 30
16 do	A. McVittie	28,287	739	1,082	739	1,082	739	1,082	616	1,684	13 11	do	do	3 0
22 do	H. R. James	38,620	298	1,067	298	1,067	298	1,067	183	1,698	13 11	do	do	2 30
24 do	W. J. Averill	28,082	771	1,577	771	1,577	771	1,577	430	1,541	13 11	do	do	2 30
29 do	W. A. Haskill	12,107	897	1,066	897	1,066	897	1,066	141	1,718	13 11	do	do	2 30
31 do	Gov. Smith	56,314	320	1,472	320	1,472	320	1,472	311	1,666	13 9	do	do	2 0
4 août.	J. O. Ford	38,066	320	1,396	320	1,396	320	1,396	234	1,707	13 7	do	do	2 30
5 do	J. R. Langdon	49,850	320	1,499	320	1,499	320	1,499	234	1,739	13 11	do	do	2 40
8 do	A. McVittie	53,505	320	1,419	320	1,419	320	1,419	234	1,739	13 11	do	do	2 30
14 do	Denver	50,445	320	1,419	320	1,419	320	1,419	234	1,739	13 11	do	do	2 30
15 do	Jno. Ruege	50,644	320	1,218	320	1,218	320	1,218	562	1,780	13 11	do	do	2 20
18 do	F. H. Prince	43,477	296	902	296	902	296	902	466	1,720	13 9	do	do	2 30
20 do	Gov. Smith	32,686	294	816	294	816	294	816	406	1,662	13 9	do	do	2 30
23 do	H. R. James	32,210	1,413	1,188	1,413	1,188	1,413	1,188	305	1,718	13 11	do	do	2 30
25 do	J. R. Langdon	42,400	1,392	270	1,392	270	1,392	270	342	1,530	13 11	do	do	2 40
27 do	W. J. Averill	9,631	1,112	1,416	1,112	1,416	1,112	1,416	420	1,662	13 10	do	do	2 40
30 do	A. McVittie	50,555	1,112	1,416	1,112	1,416	1,112	1,416	455	1,416	14 0	do	do	2 30
3 do	Jno. Ruege	45,226	1,328	1,317	1,328	1,317	1,328	1,317	404	1,721	13 11	do	do	2 30
6 do	Gov. Smith	47,022	366	1,363	366	1,363	366	1,363	404	1,697	13 11	do	do	2 30
7 do	F. H. Prince	13,149	366	1,363	366	1,363	366	1,363	251	1,729	13 9	do	do	2 30
9 do	H. R. James	48,647	561	790	561	790	561	790	319	1,562	13 11	do	do	2 30
12 do	J. R. Langdon	26,753	913	812	913	812	913	812	319	1,725	14 0	do	do	2 40
14 do	W. J. Averill	28,988	885	846	885	846	885	846	319	1,550	13 11	do	do	2 40
15 do	A. McVittie	30,213	36,731	1,029	36,731	1,029	36,731	1,029	319	1,550	13 11	do	do	2 40
22 do	W. A. Haskill	34,144	50,223	1,025	50,223	1,025	50,223	1,025	296	1,407	13 10	do	do	2 40
23 do	John Ruege	39,067	321	1,094	321	1,094	321	1,094	296	1,407	13 10	do	do	2 40
24 do	Gov. Smith	27,378	606	1,342	606	1,342	606	1,342	319	1,661	13 8	do	do	2 40
28 do	F. H. Prince	47,928	606	1,387	606	1,387	606	1,387	285	1,672	13 6	do	do	2 40
30 do	H. R. James	49,515	1,237	412	1,237	412	1,237	412	63	1,712	13 10	do	do	2 40
1er oct.	J. R. Langdon	34,144	663	603	663	603	663	603	287	1,625	13 11	Dunth.	Kingston.	2 30
5 do	A. McVittie	21,505	606	1,110	606	1,110	606	1,110	287	1,533	13 9	Chicago	Ogdensburg.	2 40
7 do	Waverley	39,624	883	1,112	883	1,112	883	1,112	425	1,535	13 8	do	do	2 40
9 do	W. J. Averill	16,000	883	1,112	883	1,112	883	1,112	368	1,699	13 11	do	do	2 60
12 do	W. A. Haskill	39,685	815	417	815	417	815	417	564	1,676	13 9	do	do	2 60
15 do	Gov. Smith	49,288	815	1,464	815	1,464	815	1,464	306	1,685	13 7	do	do	2 60
20 do	H. R. James	14,875	535	749	535	749	535	749	373	1,605	13 6	do	do	2 60
22 do	A. McVittie	52,286	1,166	886	1,166	886	1,166	886	105	1,569	13 11	do	do	2 60
23 do	W. J. Averill	26,723	311	1,219	311	1,219	311	1,219	270	1,554	13 11	do	do	2 60
29 do	Gov. Smith	31,611	1,219	1,142	1,219	1,142	1,219	1,142	266	1,432	13 4	do	do	2 60
7 nov.	W. A. Haskill	40,767	522	215	522	215	522	215	376	1,673	13 2	do	do	2 60
9 do	F. H. Prince	21,670	968	1,146	968	1,146	968	1,146	366	1,585	13 5	do	do	2 60
11 do	H. R. James	7,673	1,146	215	1,146	215	1,146	215	337	1,406	13 4	do	do	2 60
12 do	Samuel Marsdall	21,670	968	1,146	968	1,146	968	1,146	366	1,585	13 5	Oswego.	Ogdensburg.	1 15
15 do	J. R. Langdon	21,670	968	1,146	968	1,146	968	1,146	366	1,585	13 4	do	do	2 30
20 do	A. McVittie	7,673	1,146	215	1,146	215	1,146	215	308	1,491	13 1	do	do	2 40
22 do	Escanaba	1,146	1,146	215	1,146	215	1,146	215	308	1,491	13 1	do	do	2 40

J.—TABLEAU des gros navires allégés à l'élevateur du chemin de fer Welland à Port-Colborne, etc.—Fin.
NAVIRES AMÉRICAINS—À VAPEUR—Fin.

Date de l'arrivée	Nom des navires.	Cargaisons de grain et de fret roulant passées par ce canal.										Cargaisons totales passées par le canal.		Tirant d'eau au milieu.	Destination.		Temps employé à l'allégement.		
		Blé.	Mais.	Orges.	Avoine.	Blé.	Mais.	Orges.	Avoine.	Fret roulant.	Ton x.	Ton x.	Pds pes.		De	A		Cots par boisseau.	H. M.
1891.		Boiss.	Boisseaux.	Boiss.	Ton x.	Ton x.	Ton x.	Ton x.	Ton x.	Ton x.	Ton x.	Ton x.	Ton x.	Ton x.					
25 nov..	W. J. Averill.....	18,835	.....	606	.....	528	.....	606	.....	355	.....	1,489	13 5	Chicago.....	Ogdensburg.	2	4 30
28 do	Gov. Smith.....	15,934	.....	730	.....	447	.....	730	.....	423	.....	1,600	13 5	do	do	2	5 30
29 do	John Rugee.....	.....	.....	1,249	.....	.....	.....	1,249	.....	.....	.....	1,249	13 3	do	do	2	4 45
29 do	Denver.....	45,434	.....	.....	.....	1,273	.....	.....	.....	.....	.....	1,273	13 5	do	do	2	5 30
		34,144	2,579,285	86,954	27,325	72,256	2,436	27,325	20,167	123,209	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
NAVIRES AMÉRICAINS—À VOILES.																			
30 avril.	Baltic.....	58,189	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	Chicago.....	Ogdensburg.	2	5 0
7 oct..	R. P. Bruce.....	43,177	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	Duluth.....	Kingston..	2	4 0
		101,366	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
OTTAWA, février 1892.

K.—TABLEAU indiquant la quantité de fret passé à l'est du lac Érié, sur tout le parcours des canaux Welland et du Saint-Laurent, jusqu'à Montréal, pendant les saisons de navigation en 1881, 1882, 1883, 1884, 1885, 1886, 1887, 1888, 1889, 1890 et 1891.

Articles.	1881.	1882.	1883.	1884.	1885.	1886.	1887.	1888.	1889.	1890.	1891.
	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.
65 Fer, en grueuse	858	459	5		7	15		418			371
do tout autre.		9									
Pierre, pour la taille.	233	2			513	49	33				
Pommes.		1		38							
Orge.	69,066	259	109,191	55,552	44,401	116,517	24,609	66,443	195,350	139,798	52,530
Mais.	4,476	17,474	5,089	9,659	2,874	2,334	6,140	3,865	6,841	3,065	3,324
Fleur de farine.		5,920	1,188		16	125	87	100	148	222	67
Farines, toutes sortes				872					320	479	
avoine.					11	608	362				390
Pois.		1,269	726	433					1,284	1,120	64,973
Seigle.		37	518	477	42	33		12	3	2	2
Graines, toutes sortes.		1	2			25					1
Tabac, brut.	77,061					86,815	160,063	93,915	798	75,515	189,785
Tous autres produits agricoles, légumes.		1	76,379	84,822	52,157		17			3	2
Peaux vertes et sautes, cornes et sabots.					1						
Chevaux.		1	77		2	1	1	2	2	3	2
Saindoux et huile de saindoux.	361	206	6			22	418	54			100
Lard.	5,141	278	212	318	30	936	29	265	1,220	221	201
Tous autres produits agricoles, animaux.					4	68		39	32	117	
Total, classe 3.	157,196	187,609	193,393	152,171	100,058	208,148	191,759	165,113	276,813	220,545	281,762
76 Classe 4.											
Cendres.	13	10	3	36	97	44	113	85	107	70	40
Meubles.	4	12	6	10	5	6	9	2		1	2
Verre, de toutes sortes.	47	6	1					3		1	1
Mélasse.											
Mélasse.		18	43			28					
Clois.				1							
Huile.		425		78	7	6	14		4	6	
Peinture.		4				1					
Poix et goudron.		1									

K.—TABLEAU indiquant la quantité de fret passée à l'est du lac Érié, etc.—*Fin.*

Articles.	1881.	1882.	1883.	1884.	1885.	1886.	1887.	1888.	1889.	1890.	1891.
	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.
<i>Classe 4—Fin</i>											
Sucre.....			2				15				
Pierre, brute.....	291	484	269	317			12				
Térébenthine.....		2		1							
Whisky, bière et autres spiritueux.....		25	35			8		3	20	26	105
Marchandises non énumérées.....	60	105	53	37	29	100	72	105	193	142	278
Total, classe 4.....	415	1,092	412	480	138	193	236	198	324	246	426
<i>Classe 5.</i>											
Barils, vides.....	1	3									
Bois de service, scié.....	2,849	3,639	6,311	7,531	128	6	88	40			
Douves, pipes et barils.....	1,001	2,359	2,024	200	19,945	18,707	7,001	5,175	6,118	3,579	3,908
do Indes Occidentales et pipes.....	1,198	1,130	451	863	856	332	184	139			
Bois de construction, carré, sur navires.....	3,227	1,574	290			287	131	1,623	270		
do do en radeaux.....	3,250	1,149	2,314	7,365	11,128	15,410	14,390	11,586	9,302		5,680
Articles en bois.....	76	205	199	68	76	101	45	25		1	
Total, classe 5.....	11,602	10,059	11,589	16,064	32,772	36,173	21,839	18,588	15,690	3,580	9,588
<i>Classe spéciale.</i>											
Houille.....		75									
Grand total.....	169,213	198,835	205,394	168,715	132,968	244,514	213,834	183,899	292,827	224,371	291,776

L.—TABLEAU indiquant la quantité de fret passé à l'ouest de Montréal, sur tout le parcours des canaux du Saint-Laurent et Welland, jusqu'au lac Érié, pendant les saisons de navigation en 1881, 1882, 1883, 1884, 1885, 1886, 1887, 1888, 1889, 1890 et 1891.

Articles.	1881.	1882.	1883.	1884.	1885.	1886.	1887.	1888.	1889.	1890.	1891.
	Ton.x.	Ton.x.	Ton.x.	Ton.x.	Ton.x.	Ton.x.	Ton.x.	Ton.x.	Ton.x.	Ton.x.	Ton.x.
<i>Classe 3.</i>											
Briques.....	81	96	78	200	44	66	3	187	84	252	469
Ciment et chaux hydraulique.....	38	533	508	219	117	498	1,740	1,177	823	62	2,380
Argile, chaux et sable.....	121	56	56	.....	.....	1	134	95	3	8	206
Poisson.....	18	406	.....	.....	.....	1	95	1	80	26	7
Gypse.....	.....	.....	.....	.....	18	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Fer, chemin de fer.....	16,476	11,246	8,725	2,031	12,356	6,629	133	9,148	15,513	20,003	2,855
do en gueuse.....	5,131	3,375	2,400	43	23	10	368	573	250	20	112
do tout autre.....	900	686	528	366	290	76	1,997	297	290	584	595
Sel.....	5,175	1,820	5,324	802	1,574	5,609	4,197	3,599	4,216	7,440	4,391
Pierre, pour la taille.....	5	.....	.....	.....	7	.....	.....	.....	.....	12	.....
Fleur de farine.....	.....	.....	21	.....	.....	.....	.....	.....	.....	48	.....
Farines.....	.....	.....	5	.....	.....	.....	.....	31	.....	.....	.....
Avoine.....	.....	.....	264	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Pommes de terre.....	359	23	.....	.....	.....	.....	4	.....	.....	.....	.....
Graines, de toutes sortes.....	65	14	.....	.....	.....	.....	.....	24	215	100	.....
Produits agricoles, non énumérés, légumes.....	2	25	.....	1	.....	.....	.....	35	19	.....	52
Chevaux.....	.....	2	.....	.....	3	.....	.....	.....	2	.....	.....
Saindoux et huile de saindoux.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	72	.....
Lard.....	.....	.....	.....	45	.....	.....	.....	.....	.....	33	.....
Laine.....	.....	3	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	13	.....
Tous autres articles non énumérés.....	.....	.....	.....	.....	.....	6	4	77	1	.....	2
Total, classe 3.....	31,371	18,460	17,994	3,707	14,428	12,896	8,702	15,244	21,495	28,074	11,071
<i>Classe 4.</i>											
Cendre, potasse et perlasse.....	.....	.....	.....	.....	226	20	.....	.....	.....	10	31
Faïencerie et poterie.....	24	116	137	47	10	40	164	336	112	11	251
Bois de teinture, etc.....	.....	.....	2	.....	.....	1	4	.....	.....	.....	.....
Meubles.....	3	4	.....	1	.....	9	1	1	.....	.....	1
Verre, toutes sortes.....	97	359	156	160	32	39	53	77	71	23	30
Manille.....	.....	5	5	17	.....	7	5	1	.....	.....	.....
Mélasses.....	14	58	3	.....	.....	23	1	7	56	.....	.....

L.—TABLEAU indiquant la quantité de fret passée à l'ouest de Montréal, etc.—Fin.

Articles.	1881.	1882.	1883.	1884.	1885.	1886.	1887.	1888.	1889.	1890.	1891.
	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.
<i>Classe 4—Fin.</i>											
Clous	258	576	1,085	160	205	389	147	578	736	453	560
Huile en barils	54	119	122	80	10	82	28	22	9	11	64
Peinture	47	124	103	161	24	36	80	59	49	24	61
Poix et goudron	1		50	1		5	1			13	22
Résine		11	21							1	
Cendre de soude	3,177	1,040	1,801	1,427	164	975	1,116	1,196	766	554	377
Acier	29		3	142		1	423	3	3	1	
Pierre brute	5	465	375	230	64	316	207	98	7	551	412
Sucre	959	641	1,659	1,832	10	549	2,225	198	480	40	23
Etain			1	1			1	1	1	2	
Terre-bentine		14		3		3	4	2	4	19	3
Banc de plomb	10	5	19	3	9		7		33	34	50
Blanc de ceruse	91	564	791	364	259	174	287	228	124	350	294
Whisky, bière, etc.	984	1,992	2,608	1,001	712	1,008	619	1,259	1,422	1,180	810
Marchandises non énumérées											
Total, classe 4	5,753	6,093	8,957	5,687	1,725	3,678	5,373	4,066	3,873	3,277	2,989
<i>Classe 5.</i>											
Barils vides	40	130	179			227			2		
Bois de service, scié, sur navires		175	318								
Articles en bois	26	23		3	2						
Total, classe 5	66	328	497	3	2	227			2		
<i>Classe spéciale.</i>											
Houille			40	28							
Grand total	37,190	24,881	27,488	9,425	16,155	16,801	14,075	19,310	25,370	31,951	14,060

M—TABLEAU indiquant la quantité du fret passé à l'est par le canal Welland de ports américains à des ports américains, dans la saison de navigation en 1880, 1881, 1882, 1883, 1884, 1885, 1886, 1887, 1888, 1889, 1890 et 1891.

ARTICLES.		1880.	1881.	1882.	1883.	1884.	1885.	1886.	1887.	1888.	1889.	1890.	1891.
		Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.
<i>Classe 3.</i>													
Briques	22							41					
Ciment et chaux hydraulique.				3				31		4		4	
Poisson				2									
Fer, chemin de fer.				142									1
do tout autre	79			114		40		45				1	10
Sel				8		15		1					494
Pierre, pour la taille.	258			38									
Pommes		1		8									
Orge				537	735								
Mais	16,122	30,081		32,433	66,128	53,707	63,229	93,503	1,709	102,974	147,045	6,519	8,113
Fleur de farine				107	2,041	1,715	124	7,591	83,431	8,563	9,017	180,842	127,494
Foin, pressé.						13			11,780			9,204	6,802
Farines, de toutes sortes.				5	8,579	8,170		13,201	10,726	11,598	17,224	20,482	26,096
Tourneaux oléagineux.					731	9,374	882	4,790	12,050	20,510	27,492	27,030	52,823
Avoine.	296			1							1	1	
Pommes de terre.				684						179			
Seigle					662	511		236	44	48	151	135	236
Graines, de toutes sortes.	16	34,320		30,227	54,282	40,956	53,235	53,238	37,678	39,999	39,229	31,527	32,097
Blé				5	3				2	2		14	42
Produits agricoles, légumes.					60	73		414	170	39			
Peaux vertes et salées, etc.				1	6	6		1	2		1	1	3
Chevaux.				1	5	7		13	14	19	32	30	10
Saindoux et huile de saindoux.				1	12	4		1	18	14	3	15	2
Viandes, autres que le lard.				1	163			106	108	19	21	88	73
Lard													
Moutons													
Laine					95			1,125	86	18	452		1,237
Total, classe 3.	47,309	64,447	64,129	133,782	115,092	117,470	174,359	189,986	157,820	237,188	275,893	255,553	
<i>Classe 4.</i>													
Instruments aratoires.		3			1								
Poterie et faïencerie		4	1		1						1		
Mentres			15		25	16		21	24	30	30	21	7

M.—TABLEAU indiquant la quantité du fret passée à l'est par le canal Welland, etc.—Fin.

Articles.	1880.	1881.	1882.	1883.	1884.	1885.	1886.	1887.	1888.	1889.	1890.	1891.
	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.
<i>Classe 4—Fin.</i>												
Verrerie, de toutes sortes.			66				2					1
Cioux		102	7	51	1		4					
Huile, en barils			995	206	255		6	8				1
Peinture.			3	6							3	
Cendre de soude.			7									
Acier.	192		1	87	7		38			2		
Pierre brute		29	33									
Blanc de plomb.		2	6	5							1	
Whisky, bière et tous aut. spirit.	14		12	156	26		21	63	151	190	223	167
Marchandises non énumérées.	1	49	91	941	481	2	824	469	1,453	1,679	1,822	1,865
Total, classe 4	207	189	1,237	1,479	812	2	916	573	1,638	1,902	2,075	2,041
<i>Classe 5.</i>												
Bois de service, scié, sur navire.	33,555	30,462	34,182	34,189	43,713	44,668	43,776	29,845	28,333	55,074	38,030	45,504
Cercles				26		111			6	51		
Bardeaux.	9		9	9	76		463		82			
Douves, saloirs				25					141			
Articles en bois, etc.	1	4	43	30	11		2	26		333	8	4
Total, classe 5	33,565	30,466	34,234	34,279	43,800	44,779	44,241	29,871	28,562	55,458	38,038	45,508
<i>Classe spéciale.</i>												
Houille.	871	1,164	10,686	5,372	4,293	4,974	5,400	1,163	878	1,124	615	1,382
Cryolithe.										1,681	18	
Total, classe spéciale.	871	1,164	10,686	5,372	4,293	4,974	5,400	1,163	878	2,805	2,253	3,155
Grand total.	81,952	96,266	110,286	174,912	163,997	167,225	224,916	189,427	221,064	297,353	318,259	306,257

N.—TABLEAU indiquant le nombre de navires et leur cargaison de blé, partis de ports à l'ouest de Port-Colborne à destination de Montréal; la quantité transbordée à Kingston, et la quantité de chaque cargaison passée par les canaux du Saint-Laurent, pendant la saison de navigation en 1891.

Noms des navires.	Première cargaison passée par le canal Welland.	Quantité transbordée à Kingston.	Cargaison passée par les canaux du St-Laurent.
	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.
Vapeur canadien "Acadia"	480	.....	480
do do	653	148	505
do do	501	.....	501
do "Alma Munroe"	662	237	425
do do	600	198	402
do do	661	252	409
do "Canada"	547	215	332
do do	549	216	333
do do	549	246	303
do do	540	246	294
do do	528	233	295
do "Celtic"	510	232	278
do do	520	.....	301
do do	525	232	293
do do	519	224	295
do do	515	223	292
do do	486	277	209
do "Cuba"	570	135	435
do do	563	157	406
do "Glengarry"	648	312	336
do "Lake Michigan"	511	210	301
do do	540	221	319
do do	525	219	306
do do	374	211	163
Navire à voiles canadien "Glenora"	1,396	751	645
do do	1,401	747	654
do "John Gaskin"	1,090	447	643
Total.....	16,963	6,589	10,155

Nombre de cargaisons de blé.....	27
Quantité passée par le canal Welland à Kingston.....	16,963 tonneaux.
do transbordée à Kingston.....	6,589 "
do prise à Montréal dans les navires qui sont arrivés à Kingston.....	10,155 "
do restant à Kingston.....	219 "

N.—TABLEAU indiquant le nombre de navires et leurs cargaisons de maïs et de pois, partis de ports à l'ouest de Port-Colborne à destination de Montréal; la quantité transbordée à Kingston, et la quantité de chaque cargaison passée par les canaux du Saint-Laurent, pendant la saison de navigation en 1891.

Noms des navires.	Première cargaison passée par le canal Welland.	Quantité transbordée à Kingston.	Cargaison passée par les canaux du St-Laurent.
	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.
Vapeur canadien "Acadia"	620	142	478
do do	495	156	339
do "Alma Munroe"	560	222	338
do do	476	196	280
do "Celtic"	476	184	292
do "Cuba"	569	174	345
do do	460	.....	460
do do	505	234	271
Total	4,161	1,308	2,803

POIS.

Vapeur canadien "Lake Michigan"	390	137	253
Nombre de cargaisons de maïs	8		
Quantité passée par le canal Welland à Kingston	4,161 tonneaux.		
do transbordée à Kingston	1,308	do	
do prise à Montréal dans les navires qui sont arrivés à Kingston	2,803	do	

N.—TABLEAU indiquant le nombre de navires et leurs cargaisons de seigle, partis de ports à l'ouest de Port-Colborne à destination de Montréal; la quantité transbordée à Kingston, et la quantité de chaque cargaison passée par les canaux du Saint-Laurent, pendant la saison de navigation en 1891.

Noms des navires.	Première cargaison passée par le canal Welland.	Quantité transbordée à Kingston.	Cargaison passée par les canaux du St-Laurent.
	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.
Vapeur canadien "Alma Munroe"	483	190	293
do do	667	270	397
do "Canada"	503	199	304
do "Celtic"	504	224	280
do "Cuba"	585	260	325
do do	609	193	416
do do	560	182	378
do "Lake Michigan"	492	210	282
do do	504	204	300
do do	484	204	280
do do	713	252	461
Total	6,104	2,388	3,716

Nombre de cargaisons de seigle	11		
Quantité passée par le canal Welland à Kingston	6,104 tonneaux.		
do transbordée à Kingston	2,388	do	
do prise à Montréal dans les navires qui sont arrivés à Kingston	3,716	do	

RÉCAPITULATION du nombre des navires passés par le canal Welland avec cargaisons de grain jusqu'à Kingston, la quantité transbordée et la quantité prise à Montréal, pour la saison de 1891.

	Nombre de cargaisons.	Total.
Blé.....	27	
Maïs.....	8	
Pois.....	1	
Seigle.....	11	
Total.....		47
	Ton'x.	Ton'x.
Quantité de blé passée par le canal Welland en destination de Montréal.....	16,963	
do maïs do do.....	4,161	
do pois do do.....	390	
do seigle do do.....	6,104	
Total passé par le canal Welland.....		27,618
Quantité des susdites cargaisons transbordées à Kingston, savoir :—		
Blé.....	6,589	
Maïs.....	1,308	
Pois.....	137	
Seigle.....	2,388	
Total transbordé.....		10,422
Quantité des susdites cargaisons transportée à Montréal sans transbordement à Kingston, savoir :—		
Blé.....	10,155	
Maïs.....	2,803	
Pois.....	253	
Seigle.....	3,716	
Total de la quantité à Montréal.....		16,927
Quantité restant à Kingston.....		269
Total.....		27,618

O.—TABLEAU indiquant la quantité de grain qui a descendu le canal Welland jusqu'à Kingston sur des navires canadiens et américains, ayant pris le canal à Port-Colborne, pendant la saison de navigation de 1891.

ARTICLES.	NAVIRES CANADIENS.				NAVIRES AMÉRICAINS.				TOTAL.	
	A vapeur.		A voiles.		A vapeur.		A voiles.		Vapeur et voiliers.	
	No.	Tonnage.	No.	Tonnage.	No.	Tonnage.	No.	Tonnage.	No.	Tonnage.
	129	48,836	80	38,397	54	35,100	23	12,734	286	135,067
	Tonneaux.		Tonneaux.		Tonneaux.		Tonneaux.		Tonneaux.	
Maïs.....	20,283		10,484		20,752		5,807		57,326	
Pois.....	390								390	
Seigle.....	30,071		12,496		16,361		7,343		66,271	
Blé.....	60,723		56,217		28,325		11,565		156,830	
	111,467		79,197		65,438		24,715		280,817	

	Tonneaux.
129 cargaisons sur les vapeurs canadiens ; quantité totale.....	111,467
80 do do voiliers do do	79,197
54 do do vapeurs américains ; do	65,438
23 do do voiliers do do	24,715

P.—QUANTITÉ TOTALE de grain arrivée à Kingston sur des navires qui ont passé par le canal Welland pendant la saison de navigation de 1891.

Sommaire.	Tonneaux.	Total, tonneaux.
Vapeurs canadiens, 129 cargaisons de grain.....	111,467	190,664
Voiliers do 80 do	79,197	
Total, navires canadiens		
Vapeurs américains, 54 cargaisons de grain.....	65,438	90,153
Voiliers do 23 do	24,715	
Total, navires américains.....		
Total, navires canadiens et américains.....		280,817
Distribué comme suit :—		
3 cargaisons transportées à Montréal dans des navires canadiens sans transb.		1,441
44 do arrivées à Kingston dans des navires canadiens, avec une quantité moyenne.....	26,177	15,755
Transbordé	10,422	
Quantité transportée à Montreal sans transbordement à Kingston.....		
Navires arrivés à Kingston et qui ont déchargé toutes leurs cargaisons, comme suit :		
162 cargaisons dans des navires canadiens.....	163,046	
77 do do américains.....	90,153	
Quantité moyenne déchargée.....	253,199	
Quantité transbordée à Montréal.....	249,233	
Total, quantité transbordée à Montréal.....		259,655
Transbordée à Cardinal.....	2,725	
Restant à Kingston.....	1,241	3,966
Total		280,817

Q.—ÉTAT COMPARATIF de la quantité de grain qui a descendu le canal Welland jusqu'à Kingston, pour les saisons de 1890 et 1891.

	1890.		1891.	
	Nombre de cargaisons.	Tonneaux.	Nombre de cargaisons.	Tonneaux.
Quantité arrivée à Kingston dans des navires canadiens	203	184,275	209	190,664
do do do américains.....	35	35,560	77	90,153
Total.....	238	219,835	286	280,817
Quantité transbordée à Kingston dans des navires canadiens pour Montréal.....		185,170		259,655
Quantité transportée à Montréal sans transbordement à Kingston.....		27,497		17,196
Quantité transportée à Montréal par chemins de fer.....		972		
Quantité restant à Kingston.....		1,089		1,241
Quantité transbordée à Cardinal.....		5,107		2,725
Total.....		219,835		280,817

3 navires ont transporté leurs cargaisons à Montréal sans transbordement en 1891, contre 3 en 1890.

44 navires ont allégé leurs cargaisons à Kingston en 1891, contre 63 en 1890.

239 navires ont déchargé toutes leurs cargaisons à Kingston en 1891, contre 172 en 1890.

R.—ÉTAT indiquant la quantité d'avoine arrivée à Montréal par canaux et voies ferrées, de 1885 à 1891 inclusivement, et quantité exportée pour la même période.

Années.	Par le canal Lachine.	Par les chemins de fer C.P. et G.T.	Total reçu à Montréal.	Expédié par le fleuve Saint-Laurent et le chemin de fer G.T.
	Boisseaux.	Boisseaux.	Boisseaux.	Boisseaux.
1884.....	297,326	528,032	825,358	246,643
1885.....	678,866	550,425	1,229,291	1,463,933
1886.....	650,910	595,756	1,246,666	2,033,098
1887.....	341,568	452,748	794,316	509,010
1888.....	123,213	542,007	665,220	70,809
1889.....	119,958	812,750	932,708	88,910
1890.....	200,896	1,448,187	1,649,083	244,380
1891.....	102,162	1,616,004	1,718,166	791,691

S.—QUANTITÉ de houille passée par le canal Welland depuis 1885 jusqu'à 1891 inclusivement, et montant de péages perçus sur cette houille.

Années.	De ports canadiens à des ports canadiens.		De ports américains à des ports américains.		De ports américains à des ports canadiens.		Total.	Péages perçus à 20c. par tonneau.
	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.		
	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.	\$	cts.
1885.....		193,442	4,974	10,321	31,350	240,087	48,017	40
1886.....		184,564	5,400	22,187	49,724	261,875	52,375	00
1887.....		81,617	1,163	26,775	25,968	135,523	27,104	60
1888.....		172,381	878	17,365	27,183	217,807	43,561	40
1889.....		226,352	1,124	12,036	25,931	265,443	53,188	60
1890.....	80	116,616	615	17,280	22,781	202,372	38,222	30
*1891.....		185,190	1,382	17,374	20,698	224,644	44,928	20

NOTE.—Les péages sur la houille bitumineuse qui a passé par le canal Welland pendant la saison de 1890, ont été réduits de 20 à 10 centins par tonneau, par A. C. du 11 mai 1890, pour la saison de 1890 seulement, le taux pour 1891 étant 20 centins par tonneau pour le passage soit à l'est ou à l'ouest.

RELEVÉ de la quantité de houille passée par le canal Welland, de 1885 à 1891, à bord des navires du Canada et des Etats-Unis.

Année.	Quantité transportée dans des navires canadiens.		Quantité transportée dans des navires américains.		Quantité totale transportée dans des navires canadiens et américains.	
	Ton'x.	Péages.	Ton'x.	Péages.	Ton'x.	Péages.
		\$ cts.		\$ cts.		\$ cts.
1885.....	17,764	3,552 80	18,560	3,712 00	36,324	7,264 80
1886.....	43,477	8,695 40	11,647	2,329 40	55,124	11,024 80
1887.....	25,023	5,004 60	2,208	421 60	27,131	5,426 20
1888.....	23,853	4,770 60	4,208	841 60	28,061	5,612 20
1889.....	24,679	4,935 80	2,376	475 20	27,055	5,411 00
1890.....	22,781	2,365 60	615	61 50	23,396	2,427 10
1891.....	20,546	4,109 20	3,851	670 20	24,397	4,879 40

T.—ETAT indiquant la quantité de houille qui a passé par les canaux du Saint-Lurent pendant les saisons de 1885 à 1891, inclusivement.

Année.	Quantité passée en franchise sans péages.	Quantité descendue jusqu'à Montréal.	Quantité totale montée et descendue.	Péages perçus sur la quantité descendue jusqu'à Montréal.
	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	\$ cts.
1885.....	5,035	122,829	127,864	18,424 35
1886.....	3,301	118,802	122,103	17,820 70
1887.....	7,579	121,618	129,197	18,242 70
1888.....	8,341	123,050	131,391	18,423 90
1889.....	5,360	124,290	129,650	18,604 90
1890.....	6,538	135,168	141,706	20,275 20
1891.....	7,951	141,701	149,652	21,255 15

U.—ETAT COMPARATIF de la quantité de fret descendue par le canal Welland, indiquant la quantité destinée à Montréal, la quantité destinée à des ports canadiens entre Port-Dalhousie et Cornwall, et la quantité destinée à des ports américains, Oswego, Ogdensburg, etc., sur le côté sud du lac Ontario, pour les années 1883 jusqu'à 1891, inclusivement.

Articles.	Quantité des-	Quantité	Quantité
	cendue jusqu'à Montréal.	descendue à des ports canadiens entre Port-Dalhousie et Cornwall.	descendue à des ports américains.
1883.	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.
Alcalis, potasse et perlasse	3	2	3
Produits agricoles, non énumérés, légumes. do do animaux.		3 6	
Instruments aratoires			1
Orge			735
Houille		89,344	5,372
Maïs	109,191	6,815	66,128
Faïencerie et poterie			1
Poisson			1
Fleur de farine	5,089		2,041
Meubles	6	8	25
Verrerie	1	9	
Chevaux			6
Peaux vertes et salées	77	26	60
Fer, chemin de fer			142
do tout autre	5	39	90
Saindoux et huile de saindoux	6	1	5
Farines, de toutes sortes	1,188	188	8,579
Viandes, autres que le lard		2	12
Manille			4
Mélasse	43	4	1
Clous			51
Avoine			731
Huile, en barils		300	206
Tourteaux oléagineux			1
Pois	726		
Lard	212	13	163
Peinture			6
Guénilles			271
Seigle	518		
Sel			8
Pierre, pour la taille		2,584	38
do ouvrée	269	353	87
Graines, de toutes sortes	2		662
Acier	1		
Sucre	2		
Spiritueux, bière, etc	35	98	156
Tabac, brut		5	
Suif		2	
Blé	76,379	3,835	54,282
Blanc de plomb			5
Laine			95
Toutes autres marchandises, non énumérées	52	109	665
Barils, vides		4	
Bois de chauffage, sur navires		930	
Cerclés			26
Bois de service, scié, sur navires	6,311	792	34,732
Douves et fonds, barils		31	
do pipes	2,024	2,738	
do Indes occidentales	451	1,946	
Douves, saloirs			25
Bardeaux			9
Piquets et perches pour clôtures, sur navires		1	
Bois de construction, carré	2,604	74,329	
Articles en bois et bois en partie fabriqué	199	35	30
Total	205,394	184,502	175,455

U.—ETAT COMPARATIF de la quantité de fret descendue par le canal
Welland—*Suite.*

Articles.	Quantité des-	Quantité	Quantité
	cendue jusqu'à Montréal.	descendue à des ports canadiens entre Port Dalhousie et Cornwall.	descendue à des ports américains.
1884:	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.
Alcalis, potasse et perlasse.....	36	10	.....
Produits agricoles, non énumérés, légumes.....	.....	7	.....
do do animal.....	.....	2	.....
Instruments aratoires.....	.....	9	.....
Orge.....	38	52	.....
Houille.....	.....	32,598	4,293
Maïs.....	55,552	9,552	53,707
Bestiaux.....	.....	1	.....
Poisson.....	.....	13	.....
Fleur de farine.....	9,659	.....	1,715
Meubles.....	10	17	16
Verrerie, de toutes sortes.....	.....	10	1
Foin, pressé.....	.....	.....	13
Chevaux.....	.....	2	6
Peaux vertes et salées, etc.....	.....	.....	73
Fer, tout autre.....	.....	8	40
Cryolithe et min. chim., et autre minéral, excep. le fer..	.....	10	.....
Saindoux et huile de saindoux.....	.....	2	7
Farines, de toutes sortes.....	.....	5	8,170
Viandes, autres que le lard.....	.....	28	4
Marbre.....	.....	.....	1
Clous.....	1	.....	26
Avoine.....	872	.....	9,874
Huile, en barils.....	78	354	255
Pois.....	433	.....	.....
Lard.....	318	.....	.....
Seigle.....	477	.....	.....
Sel.....	.....	364	.....
Pierre, pour la taille.....	.....	2,059	15
do impropre à la taille.....	317	190	7
Graines, de toutes sortes.....	.....	111	511
Mouton.....	.....	.....	1
Spiritueux, bière, etc.....	.....	11	26
Térébenthine.....	1	.....	.....
Blé.....	84,822	2,549	40,975
Marchandises, non énumérées.....	37	104	480
Barils, vides.....	37	3	1
Bois de chauffage, sur navires.....	.....	930	.....
Bois de service, scié, sur navires.....	7,531	85	45,239
Douves et fonds, barils.....	.....	22	.....
do pipes.....	200	487	.....
do Indes occidentales.....	863	406	.....
Bardeaux.....	.....	7	76
Bois de construction, carré.....	7,365	50,414	.....
Articles en bois et bois en partie fabriqué.....	68	3	11
Total.....	168,715	100,425	165,543

Une remise de 10 centins par tonneau a été accordée sur le blé, le maïs, l'avoine, l'orge et le seigle, à destination de Montréal, par A. C. du 28 mai 1884.

U.—ETAT COMPARATIF de la quantité de fret descendue par le canal
Welland.—*Suite.*

Articles.	Quantité des-	Quantité	Quantité
	descendue jusqu'à Montréal.	descendue à des ports canadiens entre Port-Dalhousie et Cornwall.	descendue à des ports américains.
1885.	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.
Alcalis, potasse et perlasse	97		
Pommes	513		
Produits agricoles, non énumérés, légumes	1		
do do animaux	2		
Orge			228
Houille		31,350	4,974
Maïs	44,401	9,906	63,229
Faïence et poterie	1		
Fleur de farine	2,874		124
Meubles	5	11	
Chevaux	2	1	
Fer, en gueuse		100	
Fer, tout autre	7		
Minéral de fer			987
Saindoux et huile de saindoux		2	
Farines, de toutes sortes	16		
Avoine			882
Huile, en barils	7	568	
Pois	11		
Peinture		68	
Lard	30		
Sel		407	
Pierre, pour la taille		3,749	
do ouvrée		8	
Graines, de toutes sortes	42	10	
Spiritueux, bière, etc		25	
Suif	2	4	
Blé	52,157	2,003	53,235
Tous autres articles et marchandises non énumérés	28	8	2
Barils, vides	128	8	
Bois de chauffage, sur navires		540	
Bois de service, scié	19,945	6,774	49,561
Douves et fonds	856	604	
Bardeaux			111
Bois de construction, carré	11,767	69,616	
Articles en bois	76		
Total	132,968	125,762	173,333

Une remise de 10 centins par tonneau a été accordée sur le blé, le maïs, l'avoine, les pois, l'orge et le seigle à destination de Montréal, par un A. C. du 17 juin 1885, et une remise de 18 centins par tonneau à compter du 1er juillet 1885, par A. C. du 4 juillet 1885.

U.—ÉTAT COMPARATIF de la quantité de fret descendue par le canal Welland, etc.—*Suite.*

Articles.	Quantité des-	Quantité	Quantité
	endue jusqu'à Montréal.	descendue à des ports d'Ontario entre Port-Dalhousie et Cornwall.	descendue des ports américains.
1886.	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.
Alcalis, potasse et perlasse.....	44	10	11
Pommes.....	49		
Produits agricoles non énumérés, légumes.....		1	1
Briques.....			41
Ciment et chaux hydraulique.....			26
Houille.....		49,724	5,400
Mais.....	116,517	8,871	93,503
Fleur de farine.....	2,934		7,591
Meubles.....	6	15	21
Verrerie, de toutes sortes.....			2
Chevaux.....	1		1
Peaux vertes et salées, etc.....			414
Fer, en gueuse.....		617	43
do tout autre.....	15	12	1
Saindoux et huile de saindoux.....	22	9	13
Farines de toutes sortes.....	125	18	13,201
Viandes, autres que le lard.....	67	64	1
Marbre.....		2	
Mélasse.....	28	7	
Clous.....			4
Avoine.....		41	4,790
Huile.....	6	28	6
Pois.....	608		
Lard.....	936	407	106
Peinture.....	1	1	
Guénilles.....			13
Sel.....		29	1
Pierre, pour la taille.....		4,314	
do brute.....		103	38
Graines de toutes sortes.....	33	3	236
Sucre.....			3
Spiritueux, bière, etc.....	8	12	21
Tabac, brut.....	25		
Suif.....	1	2	1
Blé.....	86,815	969	53,258
Laine.....			1,125
Marchandises non énumérées.....	100	46	793
Barils, vides.....	6	2	
Flottes.....		20	
Bois de service, scié, sur navires.....	18,707	7,546	53,124
Mâts, espars, etc.....		22	
Douves et fonds, barils.....		57	
do pipes.....	332	339	
do Indes occidentales.....	287	444	
Bardeaux.....		12	463
Bois de construction, carré.....	16,740	44,335	
Articles en bois.....	101	45	2
Total.....	244,514	118,127	234,254

Une remise de 18 centins par tonneau a été accordée sur le blé, le maïs, les pois, l'orge et le seigle, à destination de Montréal, par un arrêté en conseil du 21 avril 1886.

U.—ÉTAT COMPARATIF de la quantité de fret descendue sur le canal Welland, etc.—*Suite.*

Articles.	Quantité descendue jusqu'à Montréal.	Quantité descendue à des ports canadiens entre Port-Dalhousie et Cornwall.	Quantité descendue à des ports américains.
	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.
1887.			
Alcalis, potasse et perlasse.....	113		
Pommes.....	33		
Produits agricoles non énumérés, légumes.....			2
Instruments aratoires.....			9
Orge.....			1,709
Houille.....		25,968	1,163
Maïs.....	24,609	6,898	83,431
Poisson.....			2
Fleur de farine.....	6,140		11,780
Meubles.....	9	9	24
Chevaux.....	1	1	2
Peaux vertes et salées, etc.....			170
Fer, en gueuse.....		1,137	
do tout autre.....		7	
Saindoux et huile de saindoux.....		6	14
Farines, de toutes sortes.....	87	42	10,726
Viandes, autres que le lard.....	29	15	18
Clous.....	1		
Avoine.....			12,050
Huile.....	14	190	8
Tourteaux oléagineux.....	17		
Pois.....	362		
Lard.....	413	86	108
Pierre, pour la taille.....		3,531	
do brute.....	12	543	
Graines.....		4	44
Sucre.....	15		1
Spiritueux.....		99	63
Blé.....	160,063	4,940	37,678
Laine.....			86
Toutes autres marchandises non énumérées.....	72	123	468
Barils, vides.....	88		24
Bois de service, scié.....	7,001	1,816	44,733
Douves et fonds de barils.....		27	
do pipes.....	184		
do Indes occidentales.....	131	838	
Bois de construction, carré.....	14,300	21,351	
Articles en bois et bois en partie ouvré.....	45	1	2
Total.....	213,834	67,632	204,315

Une remise de 18 centins par tonneau a été accordée sur le blé, le maïs, les pois, l'orge et le seigle, à destination de Montréal, par un arrêté en conseil du 28 mars 1887.

U.—ÉTAT COMPARATIF de la quantité de fret descendue par le canal Welland,
etc.—*Suite.*

Articles.	Quantité descendue jusqu'à Montréal.	Quantité descendue à des ports canadiens entre Port-Dalhousie et Cornwall.	Quantité descendue à des ports américains.
	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.
1888.			
Alcalis, potasse et perlasse.....	85		
Pommes.....		45	
Orge.....			2
Ciment et chaux hydraulique.....			4
Houille.....		27,183	878
Maïs.....	66,443	25,469	102,974
Faïencerie et poterie.....		4	1
Fleur de farine.....	3,865		8,563
Meubles.....	2	1	30
Verre, toutes sortes.....	3	2	
Foin pressé.....		20	
Chevaux.....	2		
Peaux vertes et salées.....			39
Fer, en gueuse.....		549	
do tout autre.....	418	490	
Saindoux et huile de saindoux.....	54	12	18
Farines, toutes sortes.....	100		11,598
Viandes, autres que le lard.....	39	6	14
Avoine.....			26,510
Huile.....		3	
Pois.....		54	
Lard.....	265	61	19
Chiffons.....			14
Seigle.....		632	179
Pierre, pour la taille.....		6,535	
do brute.....		126	
Graines, toutes sortes.....	12	1	48
Acier.....			3
Sucre.....		2	4
Spiritueux.....	3	2	151
Suif.....			1
Blé.....	93,915	14,365	39,999
Laine.....			18
Tous autres effets et marchandises non énumérés.....	105	34	1,435
Barils vides.....	40		133
Bois de service, scié.....	5,174	4,515	45,818
Douves et fonds, barils.....	15	7	
do pipes.....	124		
do Indes occidentales.....	1,623	13	
do saloirs.....	1	1	
Bardeaux.....			6
Bois de construction, carré, sur navires.....	11,586	33,669	
Articles en bois, etc.....	25		8
Total.....	183,899	113,801	238,467

Une remise de 18 centins par tonneau a été accordée sur le blé, le maïs, les pois, l'orge et le seigle, à destination de Montréal, par un arrêté du conseil du 20 avril 1888.

U.—ÉTAT COMPARATIF de la quantité de fret descendue par le canal Welland,
etc.—*Suite.*

Articles.	Quantité descendue jusqu'à Montréal.	Quantité descendue aux ports canadiens entre Port-Dalhousie et Cornwall.	Quantité descendue à des ports américains.
	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.
1889.			
Alcalis, potasse et perlasse.....	107	5	
Houille.....		25,931	1,124
Maïs.....	195,350	11,200	147,045
Faïencerie et poterie.....		1	1
Poisson.....		5	
Fleur de farine.....	6,841		5,017
Meubles.....		4	30
Chevaux.....	2		1
Fer, en gueuse.....		613	
do tout autre.....			520
Saindoux et huile de saindoux.....		5	19
Farines, de toutes sortes.....	148		17,224
Viandes, autres que le lard.....	32	2	3
Mélasse.....			88
Avoine.....	320		27,492
Huile, en barils.....	4	2	
Tourteaux oléagineux.....	798		
Pommes de terre.....			1
Lard.....	1,220	114	21
Seigle.....	1,284	634	
Sel.....		316	
Pierre, pour la taille.....		6,784	
do brute.....		11	2
do impropre à la taille.....		375	1,681
Graines, de toutes sortes.....	3		151
Spiritueux, bière, etc.....	20	8	190
Suif.....			13
Blé.....	70,815	7,241	39,229
Laine.....			452
Marchandises.....	193	129	1,591
Barils, vides.....			173
Bois de service, scié.....	6,118	4,669	71,055
Mâts, espars, etc.....		220	
Traverses de chemins de fer.....		852	
Billots.....			158
Douves et fonds, barils.....		4	
do pipes.....	202	304	
do Indes occidentales.....	68	559	
Bardeaux.....			51
Piquets.....		17	
Bois de construction, carré.....	9,302	70,579	240
Articles en bois, etc.....			2
Total.....	292,827	130,584	313,574

Une remise de 18 centins par tonneau a été accordée sur le blé, le maïs, les pois, l'orge et le seigle, à destination de Montréal, par un arrêté du conseil du 18 mars 1889.

U.—ÉTAT comparatif de la quantité de fret descendue par le canal
Welland, etc.—*Suite.*

Articles.	Quantité	Quantité	Quantité
	descendue jusqu'à Montréal.	descendue à des ports canadiens entre Port-Dalhousie et Cornwall.	descendue à des ports américains.
1890.	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.
Alcalis	70		
Tous autres produits, animaux	14		
do légumes	1		
Orge			6,519
Briques			4
Houille		22,781	615
Maïs	134,966	11,584	180,842
Poisson	49		
Fleur de farine	3,065		9,204
Meubles	1	1	21
Verrerie, de toutes sortes	1		
Chevaux	3		1
Fer, tout autre			1
Cryolithe		1,280	1,620
Saindoux et huile de saindoux		5	30
Farines	222		20,482
Viandes			15
Avoine	479	73	27,030
Huile, en barils	6		
Tourteaux oléagineux	2		
Peinture			3
Pois			14
Lard	221	19	88
Pommes de terre			1
Seigle	1,120	1	
Sel		701	
Pierre, pour la taille		5,761	
do brute		639	18
Graines, de toutes sortes	2		135
Spiritueux, etc.	26		228
Suif	54		
Blé	75,515	5,241	31,527
Blanc de plomb			1
Marchandises	142	32	1,822
Barils, vides			7
Bois de chauffage, sur navires		1,398	
Bois de service, scié, sur navires	3,195	3,767	47,590
do en radeaux	384		
Douves et fonds, pipes		187	
do Indes occidentales		36	
Bardeaux			14
Bois de construction, carré, sur navires		73,112	
do en radeaux		17,683	
Articles en bois	1		1
Maïs	16,033	219,539	327,833
Avoine	400		
	16,433	144,300	*16,433
Total	235,972	144,300	311,400

* Cette quantité de grain a été transbordée à Ogdensburg et descendue par les canaux du Saint-Laurent jusqu'à Montréal.

Une remise de 18 centins des péages sur le canal Welland a été accordée sur le blé, le maïs, les pois, l'orge, le seigle (et l'avoine pour l'exportation), à destination de Montréal ou quelque port à l'est de ce point, par arrêtés du conseil du 26 février et du 5 mai 1890.

V.—SOMMAIRE de la quantité de fret descendue par le canal Welland sur lequel pleins péages ont été payés.

	Quantité descendue à des ports canadiens : Toronto, Hamilton, Kingston, Cornwall, etc.	Quantité descendue à des ports des Etats-Unis : Oswégo, Ogdensburg, etc., sur le côté sud du lac Ontario.
	Tonneaux.	Tonneaux.
1883.		
Grain	10,650	121,876
Autres articles	173,852	53,579
Total	184,502	175,455
1884.		
Grain	12,153	104,556
Autres articles	88,272	60,987
Total	100,425	165,543
1885.		
Grain	11,909	117,574
Autres articles	113,853	55,759
Total	125,762	173,333
1886.		
Grain	9,881	151,551
Autres articles	108,246	82,703
Total	118,127	234,254
1887.		
Grain	11,838	134,868
Autres articles	55,794	69,447
Total	67,632	204,315
1888.		
Grain	25,599	169,664
Autres articles	73,281	68,803
Total	98,880	238,467
1889.		
Grain	19,075	213,766
Autres articles	111,509	99,808
Total	130,584	313,574
1890.		
Grain	16,899	* 245,932
Autres articles	127,401	81,901
Total	144,300	327,833
1891.		
Grain	6,805	* 220,527
Autres articles	47,510	96,682
Total	54,315	317,209

* De cette quantité de grain 16,433 tonneaux ont été transbordés à Montréal pour 1890 ; et 17,817 tonneaux pour 1891.

ÉTAT COMPARATIF de la quantité de fret descendue par le canal Welland, indiquant la quantité destinée à Montréal, la quantité destinée à des ports canadiens entre Port-Dalhousie et Cornwall, et la quantité destinée à des ports américains, Oswégo, Ogdensburg, etc., sur le côté sud du lac Ontario, pour l'année 1891.

Articles.	Quantité descendue jusqu'à Montréal.	Quantité descendue à des ports canadiens entre Port-Dalhousie et Cornwall.	Quantité descendue à des ports américains.
1891.	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.
Alcalis	40		
Produits agricoles	2		42
Orge			8,113
Maïs	52,539	5,144	127,494
Houille		20,698	1,382
Fleur de farine	3 324		6,802
Poisson			1
Meubles	2	2	7
Verrerie	1		1
Chevaux	2	2	3
Foin		21	
Fer, en gueuse	371	128	
do tout autre		1,036	10
Saindoux et huile de saindoux	100	16	10
Farines, de toutes sortes	67		26,096
Viandes, autres que le lard		1	2
Mélasse		20	18
Avoine			52,823
Huile			1
Pois	390		
Lard	201		73
Guénilles			60
Seigle	64,978	969	
Graines, de toutes sortes	2		256
Sel		1,861	494
Pierre, pour la taille		6,602	
do ouvrée		7	
Tabac	1		
Suif		9	8
Blé	159,785	692	32,097
Douves, pipes		8	
Whisky et toutes autres liqueurs	105	57	167
Laine			1,237
Marchandises	278	6	1,779
Cryolithe		1,098	1,773
Bois de service, sur navires	2,991	1,300	56,456
do en radeaux	917		
Bois de construction, carré, en radeaux	5,680		
Barils		14,638	4
	291,776	54,315	317,209
Maïs	12,169		
Blé	5,648		
	17,817		*17,817
Total	309,593	54,315	299,392

* Cette quantité de grain a été transbordée à Ogdensburg et descendue par les canaux du Saint-Laurent jusqu'à Montréal.

Une remise de 18 centins par tonneau des péages sur le canal Welland, sur le blé, le maïs, les pois, l'orge, le seigle et (pour exportation) l'avoine, à destination de Montréal et autres ports à l'est de Montréal, par A. C. du 25 mars 1891.

ÉTAT indiquant la quantité de fret descendue par le canal Welland à des ports canadiens, etc.—*Suite.*

RÉCAPITULATION.

Articles.	Quantité descendue jusqu'à Montréal.	Quantité descendue à des ports canadiens entre Port-Dalhousie et Cornwall.	Quantité descendue à des ports américains, sur le côté sud du lac Ontario.
1884.	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.
Orge.....	38	52	.....
Mais.....	55,552	9,552	53,707
Avoine.....	872	.....	9,374
Seigle.....	477	.....	.....
Blé.....	84,822	2,549	40,975
Total du grain.....	141,761	12,153	104,556
Autres articles.....	26,954	88,272	60,987
Total.....	168,715	100,425	165,543
1885.			
Orge.....	.....	.....	228
Mais.....	44,401	9,906	63,229
Avoine.....	.....	.....	882
Pois.....	11	.....	.....
Seigle.....	.....	.....	.....
Blé.....	52,157	2,003	53,235
Total du grain.....	96,569	11,909	117,574
Autres articles.....	36,399	113,853	55,759
Total.....	132,968	125,762	173,333
1886.			
Orge.....	.....	.....	.....
Mais.....	116,517	8,971	93,503
Avoine.....	.....	41	4,790
Pois.....	608	.....	.....
Seigle.....	.....	.....	.....
Blé.....	86,815	969	53,258
Total du grain.....	203,940	9,881	151,551
Autres articles.....	40,574	108,246	82,703
Total.....	244,514	118,127	234,254
1887.			
Orge.....	.....	.....	1,709
Mais.....	24,609	6,898	83,431
*Avoine.....	.....	.....	12,050
Pois.....	362	.....	.....
Seigle.....	.....	.....	.....
Blé.....	160,063	4,940	37,678
Total du grain.....	185,034	11,838	134,868
Autres articles.....	28,800	55,794	69,447
Total.....	213,834	67,632	204,315

* Il n'y a pas de remise sur l'avoine pour 1887, 1888 et 1889.

ÉTAT indiquant la quantité de fret descendue par le canal Welland à des ports canadiens, etc.—*Fin.*

RÉCAPITULATION—*Fin.*

Articles.	Quantité descendue jusqu'à Montréal.	Quantité descendue à des ports canadiens entre Port-Dalhousie et Cornwall.	Quantité descendue à des ports américains, sur le côté sud du lac Ontario.
1888.	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.
Orge.....			2
Mais.....	66,443	25,469	102,974
Avoine.....			26,510
Pois.....		54	
Seigle.....		632	179
Blé.....	93,915	14,365	39,999
Total du grain.....	160,358	40,520	169,664
Autres articles.....	23,541	73,281	68,803
Total.....	183,899	113,801	238,467
1889.			
Orge.....			
Mais.....	195,350	11,200	147,045
Avoine.....	320		27,492
Pois.....			
Seigle.....	1,284	634	
Blé.....	70,815	7,241	39,229
Total du grain.....	267,769	19,075	213,766
Autres articles.....	25,158	111,509	99,808
Total.....	292,927	130,584	313,574
1890.			
Orge.....			6,519
Mais.....	150,999	11,584	180,842
Avoine.....	879	73	27,030
Pois.....			14
Seigle.....	1,120	1	
Blé.....	75,515	5,241	31,527
Total du grain.....	228,513	16,899	245,932
Autres articles.....	7,459	127,401	81,901
Total.....	235,972	144,300	327,833
1891.			
Orge.....			8,113
Mais.....	52,539	5,144	127,494
Avoine.....			52,823
Pois.....	390		
Seigle.....	64,978	969	
Blé.....	159,785	692	32,097
Total du grain.....	277,692	6,805	220,527
Transbordé à Ogdensburg pour Montréal.....	+ 17,817		— 17,817
Total.....	295,509		202,710
Autres articles.....	14,084	47,510	96,682
Grand total.....	309,593	54,315	299,392

+ En conséquence d'une crevasse dans le canal Cornwall, 14,921 tonneaux sur la quantité du grain ci-dessus ont été transbordés à Montréal par les chemins de fer Canadien du Pacifique et le Grand-Tronc, et une remise de 18 centins par tonneau allouée.

‡ Sur cette quantité de grain, 16,433 tonneaux ont été transbordés à Ogdensburg pour Montréal.

CANAUX—

ÉTAT COMPARATIF pour les années

	Janvier.	Février.	Mars.	Avril.	Mai.
	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.
Canal Welland, 1890.....				17,294 68	27,935 15
do 1891.....	205 00			6,519 99	28,972 97
Augmentation.....	205 00				1,037 82
Diminution.....				10,774 69	
Canaux du Saint-Laurent, 1890.....	52 60			667 03	8,103 19
do 1891.....	15 52			201 50	8,151 22
Augmentation.....					48 03
Diminution.....	37 08			465 53	
Canal Chambly, 1890.....				7 45	1,140 30
do 1891.....					3,310 07
Augmentation.....					2,169 77
Diminution.....				7 45	
Canal Rideau, 1890.....	2 00			41 14	896 36
do 1891.....					609 33
Augmentation.....				41 14	
Diminution.....	2 00				287 03
Canaux de l'Ottawa, 1890.....				570 00	8,676 26
do 1891.....				541 88	8,064 90
Augmentation.....					
Diminution.....				28 12	611 36
Canal Saint-Pierre, 1890.....	3 79			60 17	275 37
do 1891.....				28 89	154 70
Augmentation.....					
Diminution.....	3 79			31 28	120 67
Canal de la Trent, 1890.....				10 61	51 06
do 1891.....				2 70	71 53
Augmentation.....					20 47
Diminution.....				7 91	
Canal Murray, 1890.....					106 64
do 1891.....				13 52	54 85
Augmentation.....				13 52	
Diminution.....					51 79
Total, augmentation.....	162 13				2,205 24
Total, diminution.....				11,260 32	

Somme remboursée à raison de réduction des péages sur le grain passant par les canaux Welland et Saint-Laurent, 1890, \$41,635.46 ; revenu actuel, \$306,424.05.

Somme remboursée à raison de réduction des péages sur le grain passant par les canaux Welland et Saint-Laurent, 1891, \$49,834.98 ; revenu actuel, \$300,516.99.

REVENU.

terminées le 31 décembre 1890 et 1891.

	Jun.	Juillet.	Août.	Septembre.	Octobre.	Novembre.	Décembre.	Total.
	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.
	25,323 04	29,219 82	25,407 30	27,792 97	21,998 15	19,682 69	15 12	194,668 92
	28,772 52	25,662 27	31,879 90	33,200 17	29,979 75	14,234 57	976 16	200,403 30
	3,449 48		6,472 60	5,407 20	7 981 60		961 04	5,734 38
		3,557 55				5,448 12		
	10,541 08	12,570 66	14,050 70	12,741 35	11,611 53	6,882 11	70 41	77,290 66
	13,629 48	15,732 89	12,600 99	10,688 44	10,892 53	8,640 03	101 37	80,653 97
	3,088 40	3,162 23				1,757 92	30 96	3,363 31
			1,449 71	2,052 91	719 00			
	3,186 29	2,422 48	2,843 64	3,533 65	3,423 79	1,627 15		18,184 75
	3,026 21	3,176 19	2,746 49	2,180 91	3,197 81	1,897 20		19,534 88
		753 71				270 05		1,350 13
	160 08		97 15	1,352 74	225 98			
	1,039 30	1,229 55	934 90	886 50	868 18	430 82	1 16	6,288 77
	1,151 39	1,145 24	966 88	819 04	901 42	508 61	2 84	6,145 89
	112 09		31 98			33 24	77 79	1 68
		84 31		67 46				142 88
	7,402 31	8,939 14	7,131 95	5,397 41	6,072 30	4,062 99		48,252 36
	6,938 18	6,898 19	5,422 33	4,598 07	4,649 97	3,343 87	1 00	40,458 39
	464 13	2,040 95	1,709 62	799 34	1,422 33	719 12		7,793 97
	179 40	203 26	203 18	440 84	301 75	217 51	43 65	1,919 92
	112 98	102 35	111 36	286 05	438 40	383 37	163 66	1,781 76
	57 42	100 91	91 82	154 79	136 65	165 86	120 01	138 16
	110 34	124 96	132 90	123 45	113 62	42 00		708 94
	119 95	129 86	139 60	125 24	95 05	19 80		703 73
	9 61	4 90	6 70	1 79				
					18 57	22 20		5 21
	131 57	107 93	152 86	84 52	77 17	46 34	38 16	745 19
	135 67	146 09	178 74	63 85	46 05	31 28		670 05
	4 10	38 16	25 88					
				20 67	31 12	15 06	38 16	75 14
	5,982 05		3,188 86	961 08	5,734 49		1,076 53	2,292 46
		1,824 72				3,932 88		

Total pour l'année 1890..... 348,059 51
Total pour l'année 1891..... 350,351 97

ETAT COMPARATIF indiquant les quantités de grain et de bois passées par les canaux pendant les années expirées le 31 décembre 1890 et 1891.

	GRAINS.							Bois.	Total.
	Farine.	Blé.	Maïs.	Orge.	Avoine.	Seigle.	*Tous autres.		
	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.		
Canal Welland, 1890.	14,509	118,002	327,394	10,880	27,728	1,549	20,876	60,398	561,286
do 1891.	13,917	198,658	185,180	8,113	52,959	65,868	28,042	64,887	617,244
Augmentation.	992	80,656	142,214	2,717	25,231	64,389	7,166	4,489	35,958
Diminution.	6,865	101,420	161,720	1,569	4,507	4,376	31,448	43,437	355,342
Canaux du Saint-Laurent, 1890.	8,123	190,843	67,603	17,606	8,923	66,917	42,730	48,322	451,007
do 1891.	1,258	89,423	94,117	16,087	4,416	62,541	11,282	4,885	95,725
Augmentation.	207	45	7	496	632	632	562	83,183	85,132
Diminution.	228	290	22	842	1,239	2,474	2,474	97,561	102,344
Canal Chambly, 1890.	21	45	7	346	607	1,912	95	14,378	17,212
do 1891.	487	191	35	101	91	107	342	38,651	40,005
Augmentation.	690	290	22	373	124	170	437	36,524	40,630
Diminution.	203	99	13	272	33	63	95	127	625
Canaux de l'Ottawa, 1890.	19	44	119	1,378	20	2,139	3,275	531,076	534,795
do 1891.	112	18	150	1,058	1,058	1,058	1,058	424,116	428,709

Augmentation.	43	26	31	340	20	1,136	106,960	106,966
Diminution.	1,629	1,299	380	43	25	18	60	14
Canal Saint-Pierre, 1890.	1,629	1,299	380	43	25	18	60	14
do 1891.	1,299	1,299	380	43	25	18	60	14
Augmentation.	380	43	25	18	60	14	2,567	2,527
Diminution.	43	25	18	60	14	2,567	2,527	4,196
Canaux du district de Newcastle, 1890.	43	25	18	60	14	2,567	2,527	4,196
do 1891.	43	25	18	60	14	2,567	2,527	4,196
Augmentation.	18	60	14	2,567	2,527	4,196	260	70
Diminution.	60	14	2,567	2,527	4,196	260	70	390
Canal Murray, 1890.	60	14	2,567	2,527	4,196	260	70	390
do 1891.	14	2,567	2,527	4,196	260	70	390	819
Augmentation.	46	384	1,070	454	73	1,092	621	3,681
Diminution.	189	816	756	527	519	519	884	3,486
Total, augmentation.	189	170,539	13,655	29,964	126,996	21,018	82,415	43,598
Total, diminution.	189	170,539	13,655	29,964	126,996	21,018	82,415	43,598
Total pour l'année 1890.	1,604,827							
Total pour l'année 1891.	1,648,425							

*Comprenant les pommes, farines, pois et pommes de terre.

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
OTTAWA, 1er mars 1892.

B. H. TEAKLES,
Premier commis, revenu des canaux.

N° (A) 6.—TABLEAU GÉNÉRAL indiquant la quantité de chaque article transporté sur le canal Welland, etc.—Suite.

Articles.	De ports du Canada.		De ports américains.		De ports américains à des ports américains.		De ports américains à des ports du Canada.		Tonneaux.		Total, tonneaux.		Montant des péages. Montée.		Montant des péages. Descente.		Total, montant des péages.		
	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	\$	cts.	\$	cts.	\$	cts.	
Echalas à bouillon.....																			
Bois de serv., scié, sur navires.		2,482		11,002		45,504		4,248		1,641		63,236		295 37		11,249 66		11,545 03	
do en radeaux.....																			
Mâts, espars et poteaux de télégraphie, sur navires.....				264								327				28 08		28 08	
Mâts, espars et poteaux de télégraphie, en radeaux.....		63		1,462						343		3,423		19 82		141 05		169 87	
Liens de ch. de fer, sur navires.		343		1,462		8						8			1 50		1 50		
do		1,961																	
do		155																	
Bois de sciage, barils.....																			
do pipes.....																			
do Indes occid.....																			
Douves, saloirs.....																			
Bardeaux.....																			
Piquets et perches pour clôtures, sur navires.....																			
Piquets et perches pour clôtures, en radeaux.....		2,116																	
Bois de const., carré, sur navires, do		245		17															
Traverses.....																			
Articles en bois et bois en partie fabriqués.....					11														
Total, fret payant péages.	6,453	58,170	4,203	13,963	247,543	306,257	17,409	306,022	275,008	684,412	960,020	50,457 41	131,027 27	181,484 68					
<i>Articles en franchise ayant payé pleins péages sur les canaux du Saint-Laurent.</i>																			
Alcalis, potasse et perlasse.....			31																
Produits agricoles non énumérés, légumes.....			52																
Total, fret payant péages.																			

Bricks.....	469																		
Ciment et chaux hydraulique.	1,684																		
Argile, chaux et sable.....	206																		
Faïencerie et poterie.....	174																		
Poisson.....	7																		
Lin et chanvre.....	1																		
Membrés.....	1																		
Verrerie, de toutes sortes.....	30																		
Fer, chemin de fer.....	2,855																		
do en gueuse.....	112																		
do tout autre.....	292																		
Viandes, autres que le lard.....	308																		
Clous.....	227																		
Huile, en barils.....	52																		
Fenteure.....	8																		
Poix et goudron.....	6																		
Sel.....	327																		
Cendre de soude.....	88																		
Sucre.....	78																		
Spiritueux, bière, etc.....	219																		
Étain.....	1																		
Blanc de plomb.....	3																		
Blanc de céruse.....	49																		
Laine.....	2																		
Marchandises.....	585																		
Cryolithe, etc., en franchise, payant pleins péages sur le canal Rideau.....	227																		
Bois, en franchise, de Welland à Port-Robinson.....	544																		
Grand total, fret.....	11,415	58,559	13,845	13,963	247,543	306,257	17,409	306,022	290,212	684,801	975,013	59,087 47	139,736 41	198,823 88					
Total des péages sur navires.....																			
do passagers.....																			
do articles en franchise.....																			
Amendes et dommages.....																			
Autres recettes.....																			
Revenu total, à part les loyers de pouvoirs d'eau.....																			
\$																			

B. H. TEAKLES,
Premier commis, revenu des canaux.

N° (A) 7.—TABLEAU GÉNÉRAL indiquant la quantité de chaque article transporté, etc.—Fin.

Articles.	De ports du Canada à des ports du Canada.		De ports américains à des ports américains.		De ports américains à des ports américains à des ports du Canada.		Tonneaux.		Total, tonneaux.	Montant des péages, Montée.	Montant des péages, Descente.	Total des péages.
	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.				
Céréales.....												
Echalas à houblon.....												
Bois de serv., scié, sur navires.....	960		1,641	10,952	45,504	4,248	1,641	61,664	63,305	295 37	11,091 15	11,386 52
Mâts, espars et poteaux de télégraphie, sur navires.....												
Mâts, espars et poteaux de télégraphie, en radeaux.....												
Liens de ch. de fer, sur navires.....												
Billots de sciage.....												
Donves et fonds, barils.....												
“ “ pipes.....												
“ “ Indes occid.....												
Donves, salots.....												
Bardeaux.....												
Piquets et perches pour clôtures, sur navires.....												
Piquets et perches pour clôtures, en radeaux.....												
Bois de const., carré, sur nav. “ “ en rad.....	2,080								20,318		3,046 56	3,046 56
Traverses.....												
Articles en bois et bois en partie fabriqués.....												
Total, fret payant péages.....	680	38,892	3,857	10,952	247,543	306,257	17,368	268,948	661,687	50,271 40	129,647 94	179,919 34
<i>Articles en franchise ayant payé pleins péages sur les canaux du St-Laurent.</i>												
Alcalis, potasse et perlasse.....												
Produits agricoles, non énumérés, légumes.....												
Total, fret payant péages.....												
Articles en franchise ayant payé pleins péages sur les canaux du St-Laurent.....												
Alcalis, potasse et perlasse.....												
Produits agricoles, non énumérés, légumes.....												
Total, fret payant péages.....												
Articles en franchise ayant payé pleins péages sur les canaux du St-Laurent.....												
Alcalis, potasse et perlasse.....												
Produits agricoles, non énumérés, légumes.....												
Total, fret payant péages.....												

Articles.	De ports du Canada à des ports du Canada.		De ports américains à des ports américains.		De ports américains à des ports américains à des ports du Canada.		Tonneaux.		Total, tonneaux.	Montant des péages, Montée.	Montant des péages, Descente.	Total des péages.
	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.				
Briques.....	469								469			
Ciment et chaux hydraulique.....	1,694								2,380			
Argile, chaux et sable.....	206								2,380			
Faïence et poterie.....	77								251			
Poisson.....	7								7			
Chanvre et lin.....	1								1			
Menuiseries.....	1								1			
Verre, de toutes sortes.....	30								30			
do en grueuse.....	2,855								2,855			
do tout autre.....	303								112			
Vianades, autres que le lard.....	227								595			
Clous.....	333								1			
Huile, en barils.....	52								560			
Peinture.....	8								64			
Poix et goudron.....	6								61			
Sel.....	327								22			
Cendre de soufre.....	339								4,391			
Sucre.....	78								377			
Spiritueux, bière, etc.....	75								412			
Étain.....	1								294			
Blanc de plomb.....	3								23			
Laine.....	2								50			
Marchandises.....	227								810			
Oryzothé, etc., en franchise, ayant payé pleins péages sur le canal Rideau.....												
Grand total, fret.....	5,642	58,892	12,999	10,952	247,543	306,257	17,368	283,552	661,687	50,271 40	129,647 94	179,919 34
Total des péages sur navires.....												
passagers.....												
marchandises en franchise.....												
Total des péages.....												
7,989 05												
62 30												
16,117 57												
134 80												
58,322 75												
137,848 96												
196,171 71												

B. H. TEAKLES,
Premier commis, revenu des canaux.

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
OTTAWA, 1er mars 1892.

N° (A) 8—TABLEAU GÉNÉRAL indiquant la quantité de chaque article transporté sur le canal Welland, etc.—Fin.

Articles.	De ports du Canada à des ports du Canada.		De ports américains à des ports américains.		De ports américains à des ports du Canada.		Tonneaux.		Total, tonneaux.	Montant des péages. Montée.	Montant des péages. Descente.	Montant total des péages.
	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.				
Bois de chauffage, sur navires do en radeaux.	1,434	7,032	720				2,154	7,032	9,186	60 33	347 11	407 44
Cercles.												
Echelles à houbilon.												
Bois de serv., scié, sur navires		1,522		50				1,572	1,572		158 51	158 51
Mâts, espars et poteaux de télégraphe, sur navires		63		264				327	327		28 03	28 03
Mâts, espars et poteaux de télégraphe, en radeaux.												
Liens de ch. de fer, sur navires												
Billots de sciage en radeaux.	343	1,961		1,462			343	3,423	3,766	19 82	141 05	160 87
Donves et fonds, barils.		155						155	155		12 40	12 40
“ pipes.												
“ Indes occid.												
“ saloirs.												
Bardeaux.		19						19	19		7 81	7 81
Piquets et perches pour clôtures, sur navires.												
Piquets et perches pour clôtures, en radeaux.		36						36	36		3 38	3 38
Bois de cons., cané, sur navires	245	17					245	17	262	14 13	2 36	16 49
Traverses “ en radeaux												
Articles en bois et bois en partie fabriqués.												
Total, fret payant péages.	5,773	19,278	846	3,011	41	436	6,660	22,725	29,385	186 01	1,379 33	1,565 34
Bois en franchise, de Welland à Port-Robinson.		389						389	389			
Grand total du fret.	5,773	19,667	846	3,011	41	436	6,660	23,114	29,774			

Total, péages sur navires.	436 99	550 98	787 97
do passagers.	141 72	157 14	298 86
do articles en franchise.	\$ 17.76		
Total, péages.	764 72	1,887 45	2,652 17

B. H. TEAKLES,
Premier commis, revenu des canaux.

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
OTTAWA, 1er mars 1892.

N° (A) 10.—TABLEAU GÉNÉRAL indiquant la quantité de chaque article transporté, etc.—*fin.*

Articles.	De ports du Canada à des ports du Canada.		De ports du Canada à des ports américains.		De ports américains à des ports américains.		De ports américains à des ports du Canada.		Tonneaux.		Total, tonneaux.	Montant des péages, — montée.	Montant des péages, — descente.	Montant total des péages.	
	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.					
											\$	cts.	\$	cts.	
Bois de chauffage, en radeaux															
Houblon.....															
Échalas à houblon.....	243														
Bois de service, scié, sur nav. en rad.		843													
Mâts, espars et poteaux de télégraphe, sur navires.....															
Mâts, espars et poteaux de télégraphe, en radeaux.....															
Traverses, sur navires.....															
“ en radeaux.....															
Billots de sciage.....															
Douves et fondis de barils pipes															
“ “ “ Indes Oc.															
Douves, saloirs.....															
Bardeaux.....															
Piquets et perches pour clôtures, sur navires.....															
Piquets et perches pour clôture, en radeaux.....															
Bois de const., carré, sur nav. en rad. “ “ “ “ “															
Traverses.....															
Articles en bois et bois en partie fabriqué.....	29										29	11 60			11 60
Total du fret payant péages	22,920		88,729		9,549			118,617		32,545	207,346	5,476 78	27,519 48		32,996 26
Articles en franch. ayant payé pleins péages s. le c. <i>Welland</i> .															
Produits agricoles, légumes															

Alcalis.....	38																										
Mais.....	52,539																										40
Fleur de farine.....	3,324																										52,539
Membles.....	2																										3,324
Verrerie.....	1																										2
Chevaux.....	1																										1
Fer, en gueuse.....	371																										2
Saindoux et huile de saind.	100																										371
Bois de serv., scié, sur nav. en rad.	2,591																										100
Farines de toutes sortes.....	917																										2,991
Marchandises.....	39																										917
Pois.....	390																										67
Lard.....	201																										278
Seigle.....	64,978																										390
Graines, de toutes sortes.....	2																										201
Tabac.....	1																										64,978
Bois de const., carré, en rad.	5,680																										2
Blé.....	159,305																										1
Whisky, etc.....	105																										5,680
Houille, en franc. par ordre en conseil	100																										105
Croyolithe, en fr., ayant payé pleins péages sur le c. <i>Ktd.</i>	7,951																										7,951
Grand total, fret.....	30,771		1,410																								1,410
Total des péages sur navires.....															Total des péages.....		Total des péages.....		Total des péages.....		Total des péages.....		Total des péages.....				
do passengers.....															do marchandises en franchise.....		do marchandises en franchise.....		do marchandises en franchise.....		do marchandises en franchise.....		do marchandises en franchise.....				
do marchandises en franchise.....															do marchandises en franchise.....		do marchandises en franchise.....		do marchandises en franchise.....		do marchandises en franchise.....		do marchandises en franchise.....				
															Total des péages.....		Total des péages.....		Total des péages.....		Total des péages.....		Total des péages.....				
															Total des péages.....		Total des péages.....		Total des péages.....		Total des péages.....		Total des péages.....				
															Total des péages.....		Total des péages.....		Total des péages.....		Total des péages.....		Total des péages.....				

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX.
OTTAWA, 1er mars 1892.

B. H. TEAKLIFS,
Premier commis revenu des canaux.

N° (A) 11.—TABLEAU GÉNÉRAL indiquant la quantité de chaque article transporté, etc.—Suite.

ARTICLES.	De ports du Canada à des ports du Canada.		De ports américains à des ports américains.		De ports américains à des ports du Canada.		Total.		Total, tonneaux.	Montant des péages. Montée.	Montant des péages. Descente.	Total, montant des péages.
	Montée.	Descente.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.				
Bois de chauffage, sur navires. en radeaux.	2,256	7,005		1,065	75		2,331	8,070	10,401	\$ 38 91	\$ 225 56	\$ 264 47
Cercles												
Echalas à houblon												
Bois de serv., scié, sur navires	27,140	14,743		1,025	416		28,165	15,159	43,324	1,010 77	405 68	1,416 45
“ “ en radeaux.	4							4	4		0 15	0 15
Mâts, espars et poteaux de télégraphe, sur navires.												
Mâts, espars et poteaux de télégraphe, en radeaux.	20,986						715	20,986	20,986		524 65	524 65
Liens de ch. de fer, sur navires	715	30						30	745	14 28	0 59	14 87
“ “ en radeaux	197	15,401					197	15,401	15,598	4 50	351 44	355 94
Billots de sciage												
Douves et fonds, bapils, pipes												
“ “ Indes Occ.												
Douves, saloirs.			9					9			0 17	0 17
Bardeaux			6					6			0 75	0 75
Piquets et perches pour clôtures, sur navires.												
Piquets et perches pour clôtures, en radeaux.	250	1,933					250	1,933	2,183	3 25	33 53	36 78
Bois de cons., carré, sur navires	3,422	3,348					3,422	3,348	6,770	85 70	84 00	169 70
“ “ en radeaux		10,280						10,280	10,280		26 75	26 75
Traverses.												
Articles en bois et bois en partie fabriqué.		7						7	7		0 80	0 80
Total, fret payant péages.	108,622	163,307		1,545	637		1,701	184,949	304,296	5,126 96	5,390 38	10,517 34
Articles en franchise ayant payé pleins péages sur le canal Welland.—												
Maïs		2,725							2,725			

Houille, par A. C., en fr.	62,425						8		24,306			86,739
Articles en franchise pour la construction des canaux, par ordre en conseil, 1884.—												
Ciment et chaux hydraulique.		539									539	539
Argile, chaux et sable	563							563			563	563
Fer, tout autre		14									14	14
Pierre, pour la taille.	750							750			750	750
Bois de const., carré, sur nav.		140									140	140
Fret—Grand total	172,360	1,080		1,545	645		1,701	188,367	33,314	18,306	207,399	395,706
Total des péages sur navires											3,863 46	3,863 46
do passagers											397 05	397 05
do articles en franchise.											4,700 91	4,700 91
Total des péages											\$ 9,387 47	\$ 9,387 47
Total des péages sur navires											1,601 51	1,601 51
do passagers											638 18	638 18
do articles en franchise.											1,085 23	1,085 23
Total des péages											7,630 07	7,630 07

ANNEXE SUPPLÉMENTAIRE A—Suite.

N° (A) 12.—TABLEAU GÉNÉRAL indiquant la quantité de chaque article transporté sur les canaux de l'Ottawa, et le montant du revenu perçu pendant la saison de navigation de 1891.

Articles.	De ports du Canada à des ports du Canada.		De ports américains à des ports américains.		De ports américains à des ports du Canada.		Tonneaux.		Total, tonneaux.	Montant des péages, \$ cts.
	Montée.	Des-cente.	Montée.	Des-cente.	Montée.	Des-cente.	Montée.	Des-cente.		
Alcalis, potasse et perlasse.										
Pommes.	18	28					28	28	28	5 22
Produits agricoles, légumes, do annaux.	1	26					26	44	44	1 93
Instruments aratoires.	6	432					432	432	432	40 79
Orge.	3	1,407					1,407	1,413	1,413	117 02
Brèves.	3	13					13	16	16	2 62
Os.	150	18					150	150	150	11 22
Soufre.										
Ciment et chaux hydraulique.										
Argile, chaux et sable.	402	7,689					402	7,689	8,091	229 22
Houille.		648						648	648	23 78
Besiaux.		750						750	750	48 96
Coton, brut.										
Faïence et poterie.										
Bois de teinture et matières tinctoriales.										
Poisson.	1	2					1	2	3	0 26
Lin et chanvre.										
Fleur de farine.	6	106					6	106	112	10 05
Meubles.	6	27					6	27	33	4 44
Gypse.										
Verrerie, de toutes sortes.		4						4	4	0 76
Tonn, pressé.		263						263	263	25 23
Chevaux.		8						8	8	0 60
Peaux vertes et salées, cornes et sabots.	18	166					18	166	184	10 51
Glace.		37						37	37	3 33
Fer, chemin de fer.										
“ en gueuse.										
“ toute autre.	8	64					8	64	72	3 15

Minéral de fer.											
Cryolithe ou minéral chim., et autre min., except. le fer.											
Sandoux et huile de sandoux.	1,784							1,784	1,784	89 20	
Farmes, toutes sortes.	4							4	4	0 39	
Vianades, autres que le lard.	17							17	17	1 57	
Marbre.	81							81	81	7 83	
Manille.											
Mélasse.	24							24	24	1 42	
Clous.	10							10	10	0 75	
Avoine.		1,038						1,038	1,038	2 70	
Huile, en barils.											
Tourteaux oléagineux.	13							13	12		
Pois.		2,749						2,749	2,749	191 78	
Pommes de terre.	14	451					14	451	465	38 00	
Lard.	25	27					25	27	52	2 85	
Peinture.	1							1	1	0 19	
Poix et goudron.		3						3	3	0 44	
Guénilles.		47						47	47	4 82	
Seigle.											
Résine.	16							16	17	0 50	
Sel.	1							1	1	0 02	
Pierre, pour la taille.											
do ouvrée.		3						3	3	0 29	
do impropre à la taille, non ouvrée.											
Graines, toutes sortes.	37							37	37	3 46	
Montons.	431							431	431	82 59	
Cendre de soude.											
Acier.											
Sucre.	16	2						16	18	1 24	
Spiritueux, bière, etc.	17	3						17	20	1 34	
Tabac, brut.											
Suif.	24							24	24	2 27	
Étain.	2							2	2	0 15	
Térébenthine.											
Bê.	18							18	18	1 76	
Bianc de plomb.											
Bianc de ceruse.	1							1	1	0 05	
Laine.	9							9	9	0 30	
Tous autres effets et marchandises non énumérés.	85	317					85	317	402	53 30	
Écorce.											
Barils, vides.		38						38	38	4 60	
Courbes, pour bâtiments.											
Flottes.		31,600						31,600	31,600	335 18	
Bois de chauffage, sur navires.	75	43,849					75	46,391	45,466	1,812 71	
do en radeaux.											
Cercles.		235						235	235	27 88	
Échafas à houblon.											
Bois de service, scié, sur navires.	317,923							423,471	423,471	32,352 80	
do en radeaux.	159							159	159	9 15	
Mâts, espars et poteaux de télégraphie, sur navires.	19							19	19	1 57	

N° (A) 11.—TABLEAU GÉNÉRAL indiquant la quantité de chaque article transporté, etc.—*Fin.*

Articles.	De ports du Canada à des ports américains.		De ports américains à des ports américains.		De ports américains à des ports du Canada.		Tonneaux.		Total, tonneaux.	Montant des péages.
	Montée.	Des-cente.	Montée.	Des-cente.	Montée.	Des-cente.	Montée.	Des-cente.		
Mâts, espars et poteaux de télégraphie, en radeaux.										
Liens de chemin de fer, sur navires.		485						435	435	71 97
do en radeaux.										
Billets de sciage.		12,662						12,662	12,662	292 24
Douves et fonds, barils.										
do pipes.										
do Indes Occidentales.										
Douves, seloils.		253						597	597	465 49
do Bardeaux.		3						4	4	1 72
Piquets et perches pour clôtures, sur navires.										
do en radeaux.		2,684						2,684	2,684	103 90
Bois de construction, carvé, sur navires.		3,240						3,240	3,240	55 32
do en radeaux.		200						200	200	0 50
Traverses		2						4	2	1 01
Articles en bois et bois en partie fabriqué.	4									
Total du fret payant péages.	771	432,225		107,435			771	539,660	540,431	36,901 56
<i>Articles en franchise par arrêté en conseil.</i>										
Bois de service scié, en radeaux.	100	386						100	386	486
Bois de construction, carvé, en radeaux.		2,220							2,220	2,220
Troncs		16,440							16,440	16,440
Billets de sciage.		10,678							10,678	10,678
Traverses de chemin de fer, en radeaux.		10,000							10,000	10,000
Bois de chauffage		4,786							4,786	4,786
Grand total, fret.	871	476,735		107,435			871	584,170	585,041	

Total des péages sur navires.	3,675 92
do passagers.	162 91
do articles en franchise.	
Quaiage et emmagasinage.	\$515 72
Amendes et dominages.	
Autres recettes.	10 00
Revenu total, à part les loyers de pouvoirs d'eau.	\$ 40,450 39

B. H. TEAKLES,
Premier commis, revenu des canaux.

DÉPARTEMENT DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
OTTAWA, 1er mars 1892.

N° (A) 13.—TABLEAU GÉNÉRAL indiquant la quantité de chaque article transporté—*Suite.*

Articles.	De ports du Canada à des ports du Canada.		De ports du Canada à des ports américains.		De ports américains à des ports du Canada.		Tonneaux.		Total, tonneaux.	Montant des péages, \$ cts.
	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.		
Traverses de chemin de fer, sur navires.....	1,859	189					2,604	189	2,793	218 98
“ en radeaux.....			745							
Billots de sciage.....										
Douves et fonds, barils.....										
“ pipes.....										
“ Indes Occidentales.....										
Douves, saloirs.....										
Bardeaux.....	118		28						146	17 85
Piquets et perches pour clôtures, sur navires.....										
“ en radeaux.....										
Bois de construction, carré, sur navires.....										
“ en radeaux.....										
Traverses.....										
Articles en bois et bois en partie fabriqués.....										
Total du fret payant péages.....	56,418	7,547	66,881				98,073	106,620	228,919	16,842 15
Houille, en franchise, par arrêté du conseil.....	345						345		345	
Grand total, fret.....	56,763	7,547	66,881				98,073	106,620	229,264	
Total, péages sur navires..... do passagers..... do articles en franchise..... \$30 34 Amendes et dommages..... 9 00 Autres recettes..... 75 30 Revenu total, à part les loyers de poudoirs d'eau..... \$ 19,430 88										

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX.
OTTAWA, 1er mars 1892.

B. H. TEAKLES,
Premier commis, revenu des canaux.

N° (A) 14.—ÉTAT GÉNÉR L indiquant la quantité de chaque article transporté, etc.—Fin.

Articles.	De ports du Canada à des ports du Canada.		De ports américains à des ports américains.		De ports américains à des ports du Canada.		Tonneaux.		Total, tonneaux.	Montant des péages, \$ cts.
	Montée.	Des-cente.	Montée.	Des-cente.	Montée.	Des-cente.	Montée.	Des-cente.		
Cryolithe ou minéral chim., et autre min., excepté le fer	1,815	888					1,815	888	2,703	185 15
Saindoux et huile de saindoux	19	23					19	23	42	1 24
Farines, toutes sortes	1	6					1	6	7	0 18
Vianades, autres que le lard	10	7					10	7	17	0 48
Marbre	4						4		4	0 36
Manille										
Mélasse	97	5					97	5	102	9 55
Clous	314	5					314	5	319	30 06
Huile, en barils	63	61					63	61	124	3 27
Nourreaux oléagineux	147	269					147	269	416	39 12
Pois	3	3					3	3	3	0 10
Femmes de terre	131	9					131	9	140	4 20
Lard	83	100					83	100	183	5 56
Peinture	33	3					33	3	36	4 25
Poix et goudron	28						28		28	2 39
Guénilles	6						6		6	0 54
Seigle	149	21					149	21	170	4 51
Résine	5						5		5	0 45
Sel	1,544	139					1,544	139	1,683	47 33
Pierre, pour la taille	35	678					35	678	713	33 36
do ouvrée	19	4					19	4	23	2 82
do impropre à la taille, non ouvrée										
Graines, de toutes sortes	8	7					8	7	15	0 48
Monton	10						10		10	0 24
Cendres de soude	15						15		15	1 04
Acier	30						30		30	1 01
Sucre	447	54					447	54	501	49 53
Spiritueux, bière, etc.	62	26					62	26	88	8 86
Tabac, brut										
Suif										
Étain	12						12		12	1 17
Térébenthine										
Blé	27	263					27	263	290	8 90
Blanc de plomb	24	1					24	1	25	2 31

Blanc de céruse	33						33		33	8 00
Tous autres effets et marchandises non énumérés	747	499					747	499	1,246	0 19
Ecorce	20	31					20	31	51	1 92
Barils, vides	64	13					64	13	77	6 28
Flottes	1,115	300					1,115	300	1,415	24 85
Bois de chauffage, sur navires	14,067	2,363					14,067	2,363	16,430	320 85
Bois de sea vice, scié, sur navires	17,967	9,113					29,406	9,113	38,519	1,685 15
en radeaux	3						3		3	0 19
Mâts, espars, et poteaux de télégraphie, sur navires	34	66					34	66	100	1 68
Traverses de chemin de fer, sur navires	5,634	66					5,634	66	5,700	601 15
en radeaux	815						815		815	86 69
Billots de sciage	385	187					385	187	572	13 40
Bardeaux	110	47					110	47	157	31 08
Piquets et perches pour clôtures, sur navires	5	9					5	9	14	3 74
en radeaux										
Bois de construction, carré, sur navires	299	20					299	20	319	18 41
en radeaux	700	13					700	13	713	5 44
Articles en bois et bois en partie fabriqué	9						9		9	2 55
Total fret payant péages	49,977	28,142					61,434	28,142	89,576	3,992 86
Huile, en franchise, par ordre en conseil	4,313						4,313		4,313	
Bois de chauffage, en franchise, par ordre en conseil	14,520						14,520		14,520	
Pierre, en franchise, pour la construction de canaux	350						350		350	
Cryolithe, en franchise, ayant payé pleins péages sur le canal Welland	554						554		554	
Grand total, fret	63,714	28,142					81,171	28,142	109,313	
Total des péages sur navires										1,786 69
passagers										130 86
houille en franchise									\$	115 13
bois de chauffage en franchise										242 00
“ pierre										8 18
“ cryolithe										27 70
Quaiage et emmagasinage										39 98
Amendes et dommages										10 00
Autres recettes										186 30
Revenu total, à part les loyers de pouvoins d'eau										\$ 6,145 89

B. H. TRAKLES,
Premier commis, revenu des canaux.

ANNEXE SUPPLÉMENTAIRE A — Suite.

N° (A) 15.—TABLEAU GÉNÉRAL indiquant la quantité de chaque article transporté sur le canal Saint-Pierre, et le montant du revenu perçu pendant la saison de navigation de 1891.

Articles.	De ports du Canada à des ports du Canada.		De ports du Canada à des ports américains.		De ports américains à des ports du Canada.		De ports américains à des ports du Canada.		Tonneaux.		Total, tonneaux.	Montant des péages.
	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.		
Poisson	35	413	.....	.....	.....	.....	.....	.....	35	413	448	\$ 4 48
Farine	1,161	138	.....	.....	.....	.....	.....	.....	1,161	138	1,299	12 99
Houille	580	22,071	.....	.....	.....	.....	.....	.....	580	22,071	22,651	226 01
Bois de service	1,523	1,304	.....	.....	.....	.....	.....	.....	1,523	1,304	2,827	28 27
Autres produits agricoles	2,592	3,597	.....	.....	.....	.....	.....	.....	2,592	3,597	6,189	61 89
Autres marchandises	671	485	.....	.....	.....	.....	.....	.....	671	485	1,156	11 56
Total, fret payant péages	6,512	28,008	.....	.....	.....	.....	.....	.....	6,512	28,008	34,520	345 20
Péages sur navires												1,433 28
Autres recettes												3 28
Total, revenu												\$ 1,781 76

B. H. TEAKLES,

Premier commis, revenu des canaux.

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX.

OTTAWA, 1er mars 1892.

ANNEXE SUPPLÉMENTAIRE A—Suite.

N° (A) 16.—TABLEAU GÉNÉRAL indiquant la quantité de chaque article transporté sur les canaux de la Vallée de la Trent, et le montant du revenu perçu pendant la saison de navigation de 1891.

Articles.	De ports du Canada à des ports du Canada.		De ports américains à des ports américains.		De ports américains à des ports du Canada.		Tonneaux.		Total, tonneaux.	Montant des péages. \$ cts.
	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.		
Alcalis, potasse et perlasse.										
Pommes.										
Produits agricoles non énumérés, légumes.										
“ “ “ animaux										
Instruments aratoires										
Orge										
129 Briques		7						7		0 68
Os.										
Soufre										
Ciment et chaux hydraulique.										
Argile, chaux et sable										
Houille										
Mais										
Bestiaux										
Coton, brut										
Faïence et poterie.										
Bois de teinture et matières tinctoriales.										
Poisson										
Lin et chanvre.										
Fleur de farine.		25						25		0 25
Meubles.										
Gypse.										
Verrerie, de toutes sortes.										
Foin, pressé										
Cochons										
Chevaux										
Eaux vertes et salées, cornes et sabots.										
Glace.										
Fer, chemin de fer.										
“ en grueuse										
“ tout autre										
Minéral de fer		3						3		0 00

ANNEXE SUPPLÉMENTAIRE A.—Suite.

N° (A) 17.—TABLEAU GÉNÉRAL indiquant la quantité de chaque article transporté sur le canal Murray, et le montant du revenu perçu pendant la saison de navigation de 1891.

Articles.	De ports du Canada.		De ports américains.		De ports américains à des ports du Canada.		De ports américains à des ports américains.		De ports américains à des ports du Canada.		Total, tonneaux.		Montant des péages. \$ cts.
	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	
Alealis, potasse et perlasse													
Pommes	92	54									92	54	2 80
Produits aratoires non énumérés, légumes.	12	255									12	255	5 16
Produits aratoires non énumérés, légumes animaux													
Instruments agricoles	2	2									2	2	0 11
Orge	36	360		360							36	360	14 19
Brigues													
Os	1										1		0 02
Soufre	102										102		1 92
Ciment et chaux hydraulique													
Argile, chaux et sable													
Houille	572			250							572		37 70
Mais	3										3		0 06
Bestiaux													
Coton, brut													
Etancerie et poterie	9										9		0 23
Bois de teinture et matières tinctoriales	2										2		0 05
Poisson	6										6		0 12
Lin et chanvre													
Fleur de farine	4	10		7							4	10	0 27
Membres	58	6									58	6	1 86
Gypse	13										13		0 35
Verrerie, de toutes sortes													
Foin, pressé													
Cochons	30										30		0 74
Chevaux		7										7	0 02
Peaux vertes et salées, cornes et sabots	150										150		3 75
Glace													
Far, chemin de fer	1										1		0 02
Far, en gueuse													
Far, tout autre	60	1									60	1	1 18

Minerai de fer													
Cryolithe ou min. chimiq. et autre min., except le fer	3										3		0 06
Saindoux et huile de saindoux													
Farines, de toutes sortes													
Vianades, autres que le lard													
Marbre	10										10		0 26
Manille	7										7		0 18
Mélasse	44										44		1 10
Clous	110										110		3 59
Avoine	17										17		0 32
Huile, en barils	28	57									28	57	2 17
Tourteaux oléagineux													
Fois	48	306									48	306	6 87
Pommes de terre	7										7		0 14
Lard	1										1		0 02
Peinture													
Poix et goudron	4										4		0 13
Guénilles													
Seigle	441	86									441	86	9 91
Résine													
Sel		28										28	0 54
Pierre, pour la taille													
“ ouverte													
“ impropre à la taille, non ouverte	1,450										1,450		14 50
Graines, de toutes sortes													
Moutons	10										10		0 02
Centres de soude	13										13		0 33
Acier													
Sucre	99										99		2 53
Spiritueux, bière, etc.	12										12		0 32
Tabac, brut													
Suif	2										2		0 04
Etain	1										1		0 04
Terebenthine													
Bile	285	531									285	531	15 32
Blanc de plomb	25										25		0 64
Blanc de céruse													
Laine													
Tous autres effets et marchandises non énumérés	928	24		13							941	24	24 04
Ecorce													
Barils, vides													
Courbes pour bâtiments													
Flottes													
Bois de chauffage, sur navires	570										570		7 89
“ en radeaux													
Houblon													
Echalon à houblon													
Bois de service, scie, sur navires	88	593									981		9 64
“ en radeaux													
Mâts, espars et poteaux de télégraphe, sur navires	9										9		0 19

N^o (A) 17.—TABLEAU GÉNÉRAL indiquant la quantité de chaque article transporté, etc.—Fin.

Articles.	De ports du Canada à des ports du Canada.		De ports du Canada à des ports américains.		De ports américains à des ports américains.		De ports américains à des ports du Canada.		Tonneaux.		Total, tonneaux.	Montant des péages. \$ cts.
	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.		
Mâts, espars et poteaux de télégraphe, en radeaux.												
Liens de chemins de fer, sur navires en radeaux.												
Billofs de sciage.		27								27		0 30
Douves et fonds de barils.												
“ pîpes.												
“ Indes Occidentales.												
Douves, saoirs.												
Bardeaux.	4	1							4	1	5	0 31
Piquets et perches pour clôtures, sur navires.												
“ “ en radeaux.												
Bois de construction, carré, sur navires.	80								80		80	0 50
“ “ en radeaux.	80	1,400							80	1,400	1,480	18 50
Traverses.												
Articles en bois et bois en partie fabriqué.	41								41		41	0 75
Total du fret payant péages.	5,002	4,322		250			24	1,238	5,932	5,810	11,742	191 91
Total des péages sur navires.												281 12
passagers.												197 02
Revenu total, à part les loyers de pouvoirs d'eau											\$ 670 05	

B. H. TEAKLES,
Premier commis, revenu des canaux.

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
OTTAWA, 1er mars 1892.

ANNEXE SUPPLÉMENTAIRE.

N° (A) 18.—DÉTAILS du mouvement du trafic sur les canaux sous-

Articles.	Canal Welland.		Canaux du Saint-Laurent,		Canal Chamby.	
	Ton'x.	Péages.	Ton'x.	Péages.	Ton'x.	Péages.
<i>Classe spéciale.</i>		\$ cts.		\$ cts.		\$ cts.
Houille.....	224,644	44,928 20	164,100	22,780 77	86,286	8,455 12
Cryolithe ou minéral chimique.....	2,871	145 55	2,083	104 15		
Minéral de fer.....						
Pierre impropre à la taille, non ouvrée.....	2,813	281 30	11,028	226 95	566	56 60
Glace.....	1,150	57 50				
Total, classe spéciale.....	231,478	45,410 55	177,211	23,111 87	86,852	8,511 72
Total, fret et péages.....	960,020	198,823 88	544,187	62,726 56	228,919	19,346 58
Bois de construct. et autres bois, en fr..	389	17 76	9,728	1,056 98		
Blé, maïs, farine, fer, sel, houille, etc., en franchise.....	14,604	2,136 20	382,879	12,188 40	345	30 34
Grands totaux, passagers et tonnage des navires non compris.....	975,013	200,977 84	936,794	75,971 94	229,264	19,376 92

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
OTTAWA, 1er mars 1890.

mentionnés, et le montant des péages perçus, etc.—*Fin.*

Canaux de l'Ottawa.		Canal Rideau.		Canal Saint-Pierre.		Canal de la vallée de la Trent.		Canal Murray.	
Tonneaux.	Péages.	Tonneaux.	Péages.	Tonneaux.	Péages.	Tonneaux.	Péages.	Ton'x.	Péages.
	\$ cts.		\$ cts.		\$ cts.		\$ cts.		\$ cts.
648	23 78	11,391	483 88	22,601	226 01			2,059	37 70
1,784	89 20	2,703	135 15						
						3	0 09		
								1,450	14 50
								150	3 75
2,432	112 98	14,094	619 03	22,601	226 01	3	0 09	3,659	55 95
540,431	40,440 39	89,576	5,910 41	34,520	1,778 48	20,839	651 73	11,742	670 05
44,610	515 72	14,520	242 00						
		5,217	151 01						
585,041	40,956 11	109,313	6,303 42	34,520	1,778 48	20,839	651 73	11,742	670 05

B. H. TEAKLES,
Premier commis, revenu des canaux.

ANNEXE SUPPLÉ

N° (A) 19.—SOMMAIRE du mouvement du trafic sur les canaux sous-mentionnés de chaque espèce d'effets passant par ces canaux

Articles.	Canal Welland.		Canaux du St-Laurent		Canal Chambly.	
	Tonneaux.	Péages.	Tonneaux.	Péages.	Tonneaux.	Péages.
		\$ cts.		\$ cts.		\$ cts.
Navires de toutes sortes	1,110,156	16,905 54	1,841,629	16,188 33	225,730	2,437 84
Passagers	Nombre. 35,080	433 66	Nombre. 63,283	3,024 63	Nombre. 3,783	66 59
<i>Produits des forêts.</i>	Tonneaux.		Tonneaux.		Tonneaux.	
Ecorce			13	3 75		
Courbes pour bâtiments						
Flottes	40	1 75	4,740	82 30	3	0 25
En franchise						
Bois de chauffage	9,186	407 44	11,388	330 27	19,296	649 54
En franchise						
Cercles et échalas à houblon						
Bois de service scié	64,877	11,545 03	44,414	1,518 60	97,561	5,796 76
En franchise			3,908			
Mâts, espars, etc			20,986	524 65		
Traverses de chemins de fer	327	28 03	745	14 87	2,793	218 93
En franchise						
Billots de sciage	3,766	160 87	15,598	355 94		
En franchise	389					
Douves, de toutes sortes	163	13 90	9	0 17		
Bardeaux	19	7 81	16	3 26	146	17 35
Piquets et perches						
Bois de construction, carré	20,616	3,066 43	8,953	206 48		
En franchise			5,820			
Traverses			10,280	26 75		
Total	99,383	15,231 26	126,870	3,067 04	119,799	6,682 83
<i>Animaux.</i>						
Bestiaux	1	0 02	402	29 59	57	1 90
Cochons			27	4 05		
Chevaux	67	3 02	390	26 54	6	0 20
En franchise			2			
Moutons			96	7 34	152	5 07
Total	68	3 04	917	67 52	215	7 17
<i>Produits des animaux.</i>						
Os			149	18 38	341	34 10
Cornes et sabots, peaux vert. et sal., bruts	87	13 05	33	4 52		
Saindoux et huile de saindoux	126	25 20	336	32 42		
En franchise			100			
Viandes, autres que le lard	19	3 00	33	3 56		
En franchise	1					
Lard	276	55 10	581	51 34	3	0 10
En franchise			201			
Suif	77	12 40	26	2 44		
Laine	1,243	248 30	13	1 95		
En franchise	2					
Produits agricoles, non énumérés, animaux			973	137 46		
Total	1,831	357 05	2,445	252 07	344	34 20

MENTAIRE A—Suite.

pour l'exercice finissant le 31 décembre 1891, indiquant la quantité totale et le montant des péages perçus.

Canaux de l'Ottawa.		Canal Rideau.		Canal Saint-Pierre.		Canal de la vallée de la Trent.		Canal Murray.	
Tonneaux.	Péages.	Tonneaux.	Péages.	Tonneaux.	Péages.	Tonneaux.	Péages.	Ton'x.	Péages.
	\$ cts.		\$ cts.		\$ cts.		\$ cts.		\$ cts.
359,727	3,675 92	164,457	1,786 69	71,664	1,433 28	52,576	317 42	147,631	281 12
Nombre. 12,569	162 91	Nombre. 5,423	130 86	Nombre. .....	.....	Nombre. 9,547	88 85	Nomb. 16,651	197 02
Tonneaux.		Tonneaux.		Tonneaux.		Tonneaux.		Ton'x.	
		51	1 92			32	0 94	5	0 10
31,600	335 18	1,415	24 85			1,162	12 12		
16,440									
45,466	1,812 71	16,430	320 85			12,378	121 90	945	7 89
4,786		14,520							
235	27 88								
423,630	32,361 95	38,524	1,685 34	2,827	28 27	794	13 27	834	9 83
486									
19	1 57	34	1 68						
435	71 97	6,515	687 84			171	10 10		
10,000						345	11 85		
12,662	292 24	572	13 40			3,742	30 10	27	0 30
10,678									
597	465 49	157	31 08			155	13 39	5	0 31
4	1 72	22	3 74			3	0 15		
5,924	159 22	319	18 41			1,188	21 25	1,560	19 00
2,220									
200	0 50	700	5 44			705	5 50		
565,382	35,530 43	79,259	2,794 55	2,827	28 27	20,675	240 57	3,376	37 43
750	48 96	7	0 19					3	0 06
8	0 60								
184	10 51	9	0 33					37	0 74
431	32 59	10	0 29					10	0 02
1,373	92 66	26	0 81					50	0 82
18	1 80	32	1 26						
37	3 33	22	0 82					1	0 02
4	0 39	42	1 24					3	0 06
81	7 83	17	0 48						
52	2 85	239	6 28					1	0 02
24	2 27							2	0 04
9	0 90	6	0 19						
1,413	117 02	397	12 60						
1,638	136 39	755	22 87					7	0 14

N° (A) 19.—SOMMAIRE du mouvement du trafic sur les canaux sous-mentionnés

Articles.	Canal Welland.		Canaux du Saint-Laurent.		Canal Chambly.	
	Tonneaux.	Péages.	Tonneaux.	Péages.	Tonneaux.	Péages.
<i>Produits agricoles.</i>		\$ cts.		\$ cts.		\$ cts.
Produits agricoles non énumérés, légumes	444	28 80	627	89 11	1	0 10
En franchise	52		2			
Pommes	1,223	33 98	5,088	726 09	958	61 84
Orge	8,113	1,622 60	17,606	352 34	842	44 92
Coton, brut.			2	0 30		
Mais	185,180	37,035 85	12,339	1,831 35		
En franchise			55,264			
Lin et chanvre.			2	0 19		
En franchise	1					
Fleur de farine	13,517	1,911 76	4,799	655 09	228	7 60
En franchise			3,324			
Foin, pressé	121	19 20	1,599	86 49	2,785	113 81
Farines, toutes sortes	26,164	5,232 70	833	39 88		
En franchise			67			
Manille	139	20 85	1	19		
Avoine	52,959	10,591 80	8,923	243 80	1,239	41 33
Pois	630	102 00	36,225	748 89	1,509	50 35
En franchise			390			
Pommes de terre	25	2 33	127	10 15	7	0 70
Seigle	65,888	13,136 75	1,939	39 04		
En franchise			64,978			
Graines, toutes sortes	258	51 60	9,963	399 84		
En franchise			2			
Tabac, brut	1	0 20	12	1 40		
En franchise			1			
Blé	198,658	39,092 84	31,058	1,364 92		
En franchise			159,785			
Total	553,373	108,883 26	414,956	6,589 07	7,569	320 65
<i>Articles manufacturés.</i>						
Alcalis, potasse et perlasse	40	8 00	112	21 47		
En franchise	31		40			
Instruments aratoires			87	13 14		
Barils, vides	96	19 56	317	44 94	18	1 64
Briques	49	5 52	13,710	574 16	467	30 72
En franchise	469					
Ciment et chaux hydraulique	418	62 58	4,609	647 57	31	3 10
En franchise	2,380		539			
Faïencerie et poterie	5	0 10	464	90 52	23	2 30
En franchise	251					
Meubles	23	3 88	1,013	161 63	7	1 08
En franchise	1		2			
Verrerie, de toutes sortes	32	4 77	464	87 10	1	0 10
En franchise	30		1			
Fer, chemin de fer	127	19 05	3,300	477 28		
En franchise	2,855					
Fer, en gueuse	499	99 80	4,475	547 77		
En franchise	112		371			
Fer, tout autre	1,610	291 31	11,701	679 62	27	1 04
En franchise	595		14			
Mélasse	85	14 65	991	98 31	120	12 00
Clou	129	12 40	3,352	521 13		
En franchise	560					
Huile, en barils	56	7 67	1,036	150 79	39	3 89
En franchise	64					
Tourteaux oléagineux			11	1 08		
Peinture	144	20 56	632	89 30	1	0 10
En franchise	61					

pendant la saison de navigation, expirée le 31 décembre 1891, etc.—Suite.

Canaux de l'Ottawa.		Canal Rideau.		Canal Saint-Pierre.		Canaux de la Vallée de la Trent.		Canal Murray.	
Tonneaux.	Péages.	Tonneaux.	Péages.	Tonneaux.	Péages.	Tonneaux.	Péages.	Ton'x.	Péages.
	\$ cts.		\$ cts.		\$ cts.		\$ cts.		\$ cts.
433	40 79	360	17 26	6,189	61 89			267	5 16
44	1 93	107	3 60					146	2 80
150	11 22	373	8 89					756	14 19
		22	0 61					3	0 06
112	10 05	690	17 51	1,299	12 99	25	25	14	0 27
263	25 23	880	20 72						
17	1 57	7	0 18						
1,088	82 86	124	3 27					7	0 18
2,749	191 78	140	4 20					17	0 32
465	38 00	183	5 56					366	6 87
47	4 32	170	4 51					7	0 14
37	3 46	15	0 48					527	9 91
								2	0 04
18	1 76	290	8 90						
5,373	412 97	3,361	95 69	7,488	74 88	25	25	2,928	55 26
28	5 32	28	2 99						
16	2 62	131	15 95					4	0 11
38	4 60	77	6 28						
		40	1 20			7	68		
24	2 36	222	5 90					102	1 92
		67	8 68					9	0 23
33	4 44	40	4 56					72	1 86
4	0 76	78	8 55					13	0 35
		60	1 78						
		63	1 96					1	0 02
72	3 15	295	8 08					61	1 18
24	1 42	102	9 55					44	1 10
11	0 75	319	30 06					122	3 59
25	2 70	416	39 12					85	2 17
		3	0 10						
1	0 19	36	4 25						

N° (A) 19.—SOMMAIRE du mouvement du trafic sur les canaux sous-mentionnés,

Articles.	Canal Welland.		Canaux du Saint-Laurent.		Canal Chambly.	
	Tonneaux.	Péages.	Tonneaux.	Péages.	Tonneaux.	Péages.
<i>Manufactures—Suite.</i>		\$ cts.		\$ cts.		\$ cts.
Poix et goudron.....	264	39 60	390	34 72	114	11 40
do..... En fr.	22					
Résine.....			1,949	98 54	1,978	196 30
Cendre de soude.....	99	14 50	787	149 97		
do..... En fr.	377					
Spiritueux, whisky, etc.....	346	67 96	1,215	226 70		
do..... En fr.	294		105			
Acier.....	6,220	933 00	817	109 32		
Sucre.....	393	35 08	3,101	581 34		
do..... En fr.	412					
Étain.....	246	36 51	552	96 86		
do..... En fr.	23					
Térébenthine.....			105	6 13	62	6 20
Blanc de plomb.....	3	0 45	137	25 22		
do..... En fr.	3					
Blanc de céruse.....			390	65 32		
do..... En fr.	50					
Articles en bois.....	11	4 40	36	12 40		
Total.....	19,485	1,701 44	56,765	5,612 33	2,888	269 87
<i>Marchandises.</i>						
Soufre, brut.....	66	9 90	159	14 98	140	27 65
Argile, chaux et sable.....	70	5 25	32,259	1,517 89	4,603	462 74
do..... En fr.	206		563		345	
Houille.....	224,644	44,928 20	164,100	22,780 77	86,286	8,455 12
do..... En fr.			94,690			
Bois de teinture et matières tinctoriales.....			100	8 40	55	5 50
Poisson.....	305	40 56	328	31 27		
do..... En fr.	7					
Gypse.....			1,718	28 65		
Minerais, de toutes sortes.....	2,871	143 55	2,083	104 15		
do..... En fr.	544		1,410			
Marbre.....	3,556	533 40	20	3 93		
Guénilles.....	60	12 00	181	35 20		
Sel.....	2,567	502 80	8,467	1,128 66	187	7 46
do..... En fr.	4,391					
Pierre, de toutes sortes.....	9,424	1,603 40	16,522	597 81	3,143	289 45
do..... En fr.			750			
Tous autres effets et marchandises non énumérés.....	51,352	7,529 57	11,213	1,673 86	3,690	279 51
do..... En fr.	810		278			
Total.....	300,873	55,308 63	334,841	27,925 57	98,449	9,527 43
Grands-totaux (passagers et tonnage des navires non compris).....	975,013	198,823 88	936,794	62,726 56	229,264	19,346 58

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
OTTAWA, 1er mars 1892.

pendant la saison de navigation expirée le 31 décembre 1891, etc.—Fin.

Canaux d'Ottawa.		Canal Rideau.		Canal Saint-Pierre.		Canaux de la Vallée de la Trent.		Canal Murray.	
Tonneaux.	Péages.	Tonneaux.	Péages.	Tonneaux.	Péages.	Tonneaux.	Péages.	Ton'x.	Péages.
	\$ cts.		\$ cts.		\$ cts.		\$ cts.		\$ cts.
		28	2 99						
		5	0 45						
		15	1 94					13	0 33
		20	1 34	88	8 86			12	0 32
		18	1 24	30	1 01			99	2 53
		2	0 15	12	1 17			1	0 03
				25	2 31			25	0 64
		1	0 05	33	3 00				
		6	1 01	22	2 55			41	0 75
		323	32 10	2,736	222 82			7	0 68
								704	17 13
								1	0 02
8,091	229 22	92	2 16						
648	23 78	11,391	483 88	22,601	226 01			2,059	37 70
		4,313							
		25	2 25					2	0 05
		3	0 26	73	1 90	448	4 48	6	0 12
		1,784	89 20	2,703	135 15			3	0 09
				554					
		3	0 44	4	0 36			10	0 26
		17	0 50	6	0 54			5	0 13
				1,683	47 33			28	0 54
		4	0 31	736	36 18				
				350				1,451	14 52
		402	53 30	1,246	146 37	1,156	11 56	129	3 87
								1,115	27 79
10,952	397 01	23,176	856 12	24,205	242 05			132	3 96
								4,677	80 13
585,041	40,440 39	109,313	5,910 41	34,520	1,178 48	20,839	651 73	11,742	670 05

B. H. TEAKLES,
Premier commis, revenu des canaux

ANNEXE SUPPLÉMENTAIRE A—Suite.

N° (A) 20.—TABLEAU indiquant le montant des péages perçus chaque mois pendant la saison de navigation expirée le 31 décembre 1891.

Canaux et bureaux.	Avril.	Mai.	Juin.	Juillet.	Août.	Septembre.	Octobre.	Novembre.	Décembre.	Total.
	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.
CANAL WELLAND.										
Chippawa.....	3,746 67	22 24	11 03	3 79	11 84	9 78	6 02	5 30	840 43	70 00
Colborne.....	2,620 79	17,236 94	18,931 79	19,048 57	24,780 58	24,832 84	18,735 94	10,127 54	8,694 07	138,280 78
Dalhousie.....	8 75	11,465 72	8,606 58	4,407 44	6,852 84	8,199 83	10,952 98	3,694 07	24 35	58,524 55
Dunville.....	49 46	30 19	118 38	40 95	52 81	28 80	106 43	116 57	.....	494 13
Marland.....	64 32	0 65	71 98	1 23	64 90	8 73	1 00	107 08	.....	11 63
Robinson.....	.....	105 53	32 81	32 81	109 84	85 54	95 91	13 39	.....	549 83
Sainte-Catherine.....	.....	80 83	54 76	37 48	109 84	85 54	65 47	41 48	.....	592 96
Total, canal Welland.....	6,489 99	28,942 10	27,794 42	25,622 27	31,872 90	33,165 02	29,963 75	14,092 02	881 41	198,823 88
CANAU DU SAINT-LAURENT.										
Beauharnois.....	1 44	45 14	117 04	237 38	235 03	374 20	177 72	115 01	.....	1,302 96
Cardinal.....	7 80	151 68	100 24	211 59	24 04	74 69	91 82	48 61	1 45	711 32
Cornwall.....	.....	2,047 43	4,237 33	4,866 31	3,160 57	2,739 29	3,108 80	2,506 68	66 89	22,783 30
Kingston.....	.....	1,687 13	1,969 31	1,369 78	1,242 03	813 58	1,681 84	1,169 74	.....	10,473 41
Lachine.....	19 19	252 74	366 33	330 29	273 96	457 25	451 94	270 58	4 92	2,427 20
Montreal.....	140 79	2,789 07	3,390 96	4,371 38	4,605 41	3,901 51	3,146 65	2,622 00	.....	25,027 77
Total, canaux du Saint-Laurent.....	169 22	6,973 19	10,241 21	11,926 73	9,541 04	8,410 52	8,658 77	6,732 62	73 26	62,736 56
CANAL CHAMBLEY.										
Chambly.....	.....	648 74	1,098 87	1,196 00	1,281 19	885 01	1,511 46	927 83	.....	7,549 10
Saint-Jean.....	.....	2,613 46	1,556 57	79 88	1,401 14	1,192 17	1,353 25	864 50	.....	9,300 47
Saint-Ours.....	.....	47 87	70 77	1,875 41	60 16	103 73	178 20	100 87	.....	2,437 01
Total, canal Chambley.....	.....	3,310 07	3,026 21	3,150 79	2,742 49	2,180 91	3,042 91	1,893 20	.....	19,346 58

Ottawa.....	190 03	5,129 73	3,941 19	3,597 40	2,029 84	2,268 53	2,457 39	1,520 54	.....	21,734 65
Carillon.....	9 67	21 92	9 64	8 98	6 10	5 59	24 82	32 11	.....	118 83
Grenville.....	325 09	2,757 48	3,017 00	3,017 00	2,542 39	2,078 88	1,863 28	1,697 12	.....	17,065 55
Sainte-Anne.....	17 09	147 77	203 04	274 81	234 00	245 07	304 48	94 10	1 00	1,521 36
Total, canaux d'Ottawa.....	541 88	8,056 90	6,938 18	6,898 19	5,412 33	4,598 07	4,649 97	3,343 87	1 00	40,440 39
CANAL RIDEAU.										
Kingston Mills.....	.....	165 94	282 46	329 49	257 00	178 89	153 16	112 96	.....	1,479 90
Ottawa.....	9 14	383 84	706 02	629 32	600 07	539 26	681 64	348 11	.....	3,898 40
Smith's Falls.....	.....	23 05	54 91	175 69	102 81	85 27	52 56	31 82	.....	532 11
Total, canal Rideau.....	9 14	588 83	1,043 39	1,125 50	959 88	803 42	837 36	492 89	.....	5,910 41
CANAL SAINT-PIERRE.										
Saint-Pierre.....	28 89	154 70	112 98	102 35	111 36	282 77	438 40	383 37	103 66	1,778 48
CANAU DU DISTRICT DE NEWCASTLE.										
Bobcaygeon.....	.....	9 50	45 63	70 56	91 32	67 38	57 03	10 25	.....	351 67
Buckhorn.....	.....	.....	20 75	10 85	9 40	8 75	0 30	.....	.....	50 05
Burleigh.....	.....	.....	18 83	18 60	11 39	21 57	19 93	1 75	.....	96 00
Fenelon Falls.....	.....	.....	0 50	0 50	0 50	3 70	.....	1 25	.....	8 70
Hastings.....	.....	.....	4 25	8 00	6 25	2 25	.....	.....	.....	23 50
Peterborough.....	2 70	12 10	22 24	21 35	18 74	21 59	15 54	6 55	.....	121 81
Total, canaux du district de Newcastle.....	2 70	27 53	113 95	129 86	137 60	125 24	95 05	19 80	.....	651 73
CANAL MURRAY.										
Brighton.....	13 52	54 85	135 67	146 09	178 74	63 85	46 05	31 28	.....	670 05
Grand total.....	7,255 34	48,108 17	49,406 01	49,101 78	50,956 34	49,029 80	47,832 26	26,839 05	1,119 33	330,348 08

B. H. TEAKLES,
Premier commis, revenu des canaux.

ANNEXE SUPPLÉMENTAIRE A—Suite.

N° (A) 21.—TABLEAU GÉNÉRAL indiquant le nombre, le tonnage et la nationalité des navires qui ont passé par tous les canaux durant la saison de navigation expirée le 31 décembre 1891, et le montant des péages perçus sur iceux.

Navires.	Nombre total.	De ports du Canada à des ports du Canada.		De ports américains à des ports américains.		De ports américains à des ports américains.		De ports américains à des ports du Canada.		Tonneaux.		Montant des péages. \$ cts.
		Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	
CANAL WELLAND.												
Navires canadiens, à vapeur	1,147	92,764	86,418	74,643	2,352	282	7,294	89,946	174,963	179,008	353,971	3,952 11
do à voiles	641	30,005	28,405	48,708	4,835	288	9,056	52,624	88,057	85,864	173,921	3,460 34
Total, du Canal	1,788	122,769	114,823	123,351	7,187	550	16,350	142,570	263,020	264,872	527,892	7,412 45
Navires américains, à vapeur	522	1	1	9,180	204	227,752	201	45,412	237,134	241,592	478,656	7,187 03
do à voiles	284	91	40	3,887	576	48,252	457	15,300	52,687	50,321	103,008	2,306 06
Total, États-Unis	806	92	41	13,067	780	276,004	658	60,712	289,821	292,443	582,264	9,493 09
Grand total, canal Welland	2,594	122,861	114,864	136,418	7,967	276,554	17,008	203,282	552,841	557,315	1,110,156	16,905 54
CANEAUX DU SAINT-LAURENT.												
Navires canadiens, à vapeur	3,041	353,192	299,992	17,127	608			5,347	370,319	305,947	676,266	3,920 31
do à voiles	5,706	550,410	407,809	46,487	320			70,129	596,897	478,258	1,075,155	11,565 42
Total, du Canada	747	903,602	707,801	63,614	928			75,476	967,216	784,205	1,751,421	15,485 73
Navires américains, à vapeur	582	307	1,377	3,761	75	6,134	63	5,208	10,265	13,715	23,980	184 98
do à voiles	604	517	14,083	7,349	1,602	875	30,362	10,497	39,103	27,125	66,228	517 62
Total, États-Unis	1,186	824	15,460	11,110	1,677	7,009	30,425	15,795	49,368	40,840	90,208	702 60
Grand total, canaux du Saint-Laurent	1,933	904,426	723,261	74,724	2,605	7,009	30,425	91,271	1,016,584	825,045	1,841,629	16,188 33
CANAL CHAMBLAY.												
Navires canadiens, à vapeur	464	32,206	31,006		94			746	32,300	31,752	64,052	206 74

do à voiles	555	10,411	9,792	7,389							17,240	17,750	27,082	44,782	632 22
Total, du Canada	1,019	42,617	40,798	7,433							17,986	50,050	58,784	108,834	838 96
Navires américains, à vapeur	28	352	309	134							230	486	539	1,025	10 54
do à voiles	1,006	1,471	2,660	41,875							69,865	43,846	72,525	115,871	1,588 34
Total, États-Unis	1,034	1,823	2,969	42,009							70,095	43,832	73,064	116,896	1,598 88
Grand total, canal Chamblay	2,053	44,440	43,767	49,442							88,081	93,882	131,848	225,730	2,437 84
CANEAUX D'OTTAWA.															
Navires canadiens, à vapeur	1,025	52,480	112,784		2,312						52,480	115,096		167,576	682 17
do à voiles	1,123	8,699	134,287		18,040						8,699	152,327		161,026	2,274 15
Total, du Canada	2,148	61,179	247,071		20,352						61,179	267,423		328,602	2,956 32
Navires américains, à vapeur	4	102	33		51						102	84		186	2 29
do à voiles	312	4,677	1,043		25,219						4,677	26,262		30,939	717 31
Total, États-Unis	316	4,779	1,076		25,270						4,779	26,346		31,125	719 60
Grand total, canaux d'Ottawa	2,464	65,958	248,147		45,622						65,958	293,769		359,727	3,675 92
CANAL RIDEAU.															
Navires canadiens, à vapeur	1,299	35,585	42,426		126						35,711	42,426		78,137	762 11
do à voiles	945	32,445	35,649		871						33,316	35,649		68,965	766 05
Total, du Canada	2,244	68,030	78,075		997						69,027	78,075		147,102	1,528 16
Navires américains, à vapeur	69	323	388								323	388		711	16 83
do à voiles	181	2,314	9,851		4,479						6,793	9,851		16,644	241 70
Total, États-Unis	250	2,637	10,239		4,479						7,116	10,239		17,355	258 53
Grand total, canal Rideau	2,494	70,677	88,314		5,476						76,143	88,314		164,457	1,786 69
CANAL SAINT-PIERRE.															
Navires canadiens, à vapeur	129	11,167	11,983								11,167	11,983		23,150	463 00
do à voiles	932	24,150	24,364								24,150	24,364		48,514	970 28
Grand total, canal Saint-Pierre	1,121	35,317	36,347								35,317	36,347		71,664	1,433 28

ANNEXE SUPPLÉMENTAIRE A—*Suite*.
 N° (A) 21.—TABLEAU GÉNÉRAL indiquant le nombre, le tonnage et la nationalité des navires, etc.—*Suite*.

Navires.	Nombre total.		De ports du Canada à des ports américains.		De ports américains à des ports américains.		De ports américains à des ports du Canada.		Tonneaux.		Total, tonneaux.	Montant des péages. \$ cts.
	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.		
CANAUX DE LA VALLÉE DE LA TRENT.												
Navires canadiens, à vapeur.	747	14,844							14,749	14,844	29,593	223 50
do à voiles.	385	11,071							11,904	11,071	22,975	93 33
Total, du Canada	1,132	25,915							26,653	25,915	52,568	316 92
Navires américains, à vapeur.	2	4							4	4	8	50
do à voiles												
Total, Etats-Unis.	2	4							4	4	8	50
Grand total, canaux de la Vallée de la Trent.	1,134	25,919							26,657	25,919	52,576	317 42
CANAL MURRAY.												
Navires canadiens, à vapeur.	859	31,935	5,325						95,701	38,668	134,369	226 93
do à voiles	188	4,403	1,038	175					7,013	5,989	13,002	51 69
Total, du Canada.	1,047	36,338	6,363	175					102,714	44,657	147,371	278 62
Navires américains, à vapeur.	2	5							163	5	168	0 50
do à voiles	6	57							35	57	92	2 00
Total, Etats-Unis	8	62							198	62	260	2 50
Grand total, canal Murray	1,055	36,400	6,363	175					102,912	44,719	147,631	281 12

ANNEXE SUPPLÉMENTAIRE A—Suite.
N° (A) 21.—TABLEAU GÉNÉRAL indiquant le nombre, le tonnage et la nationalité des navires, etc.—Fin.
RÉCAPITULATION.

Navires.	Nombre total.	De ports du Canada à des ports du Canada.		De ports américains à des ports américains.		De ports américains à des ports du Canada.		Tonnageaux.		Total, tonnageaux.	Montant des péages.
		Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.		
NAVIRES CANADIENS.											
<i>A vapeur et à voiles.</i>											
Welland.....	1,788	122,769	114,823	123,351	7,187	550	292	263,020	264,872	527,892	7,412 45
Saint-Laurent	747	903,602	707,801	63,614	928	.....	.....	967,216	784,205	1,751,421	15,485 73
Chambly.....	1,019	42,617	40,798	7,433	.....	.....	.....	50,050	58,784	108,834	888 96
Ottawa.....	2,148	61,179	247,071	.....	20,352	.....	.....	61,179	267,423	328,602	2,956 32
Rideau.....	2,244	63,030	78,075	997	.....	.....	.....	69,027	78,075	147,102	1,528 16
Saint-Pierre	1,121	35,317	36,347	.....	.....	.....	.....	35,317	36,347	71,664	1,433 28
Canaux de la Vallée de la Trent.....	1,132	26,653	25,915	.....	.....	.....	.....	26,653	23,915	52,568	316 92
Murray.....	1,047	96,351	36,338	6,363	175	.....	.....	102,714	44,657	147,371	278 62
Total, du Canada.....	11,246	1,356,518	1,287,168	201,758	28,642	550	292	1,575,176	1,560,278	3,135,454	30,250 44
NAVIRES AMÉRICAINS.											
<i>A vapeur et à voiles.</i>											
Welland.....	806	92	41	13,067	780	276,004	230,910	289,821	292,443	582,264	9,493 09
Saint-Laurent	1,186	824	15,460	11,110	1,677	7,009	7,908	49,368	40,840	90,208	702 60
Chambly.....	1,034	1,823	2,969	42,009	.....	.....	.....	43,832	73,064	116,896	1,598 88
Ottawa.....	316	4,779	1,076	.....	25,270	.....	.....	4,779	26,346	31,125	719 00
Rideau.....	250	2,637	10,239	4,479	.....	.....	.....	7,116	10,239	17,355	268 53
Saint-pierre.....	2	4	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Canaux de la Vallée de la Trent.....	8	198	62	.....	.....	.....	.....	198	62	260	0 50
Murray.....	3,602	10,357	29,851	70,665	27,727	283,013	238,818	395,118	442,998	838,116	12,775 70
Total, États-Unis.....	14,848	1,366,875	1,317,019	272,423	56,369	283,563	239,110	1,970,294	2,003,276	3,973,570	43,026 14
Grand total, canadiens et américains											

ANNEXE SUPPLÉMENTAIRE A—Suite.

N° (A) 21½.—TABLEAU COMPARATIF du grand total du fret passé par les canaux ci-dessous mentionnés, durant les saisons de navigation de 1890 et 1891, et le montant des péages perçus sur ceux, y compris les péages sur les navires et les passagers.

	De ports du Canada à des ports du Canada.		De ports du Canada à des ports américains.		De ports américains à des ports du Canada.		Tonneaux.		Montant des péages.	
	Montée.	Desc'te.	Montée.	Desc'te.	Montée.	Desc'te.	Montée.	Desc'te.		
										Montée.	Desc'te.
1890.										
Canal Welland.....	30,274	56,585	35,959	10,283	17,358	331,799	299,289	716,876	1,016,165	194,089 53
Canaux du Saint-Laurent	216,557	476,196	11,052	3,253	41,351	102,264	270,075	583,778	853,853	60,720 30
Canal Chambly.....	8,224	4,118	85,113	6,085	98,867	.....	93,357	109,070	202,407	18,171 00
Canal Rideau.....	81,219	26,289	6,066	.....	.....	.....	87,285	26,289	113,574	6,145 21
—Canaux de l'Ottawa.....	527	537,253	8	113,567	.....	.....	535	650,820	651,355	48,226 36
—Canaux de la Vallée de la Trent.....	5,889	26,342	.....	.....	.....	.....	5,889	26,342	32,231	1,742 01
—Canaux de la Vallée de la Trent.....	22,287	2,382	.....	.....	.....	.....	22,287	2,382	24,679	1,708 94
Canal Murray.....	4,605	7,896	6,190	.....	.....	91	10,798	7,985	18,783	707 03
1891.										
Canal Welland.....	11,415	58,559	13,845	13,963	17,409	306,022	290,212	684,801	975,013	198,823 88
Canaux du Saint-Laurent	203,211	547,727	10,725	1,545	33,314	137,926	247,895	685,899	936,794	62,726 56
Canal Chambly.....	56,763	7,547	66,881	.....	98,073	.....	123,644	105,620	229,264	19,346 58
Canal Rideau.....	69,714	28,142	11,457	.....	.....	.....	81,171	28,142	109,313	5,910 41
Canaux de l'Ottawa.....	871	476,735	107,435	.....	.....	.....	871	584,170	585,041	40,440 39
—Canaux de la Vallée de la Trent.....	6,519	28,008	.....	.....	.....	.....	6,512	28,008	34,520	1,778 48
—Canaux de la Vallée de la Trent.....	16,632	4,207	.....	.....	.....	.....	16,632	4,207	20,839	651 73
Canal Murray.....	5,002	4,322	906	250	24	1,238	5,932	5,810	11,742	670 05

B. H. TEAKLES,
Premier commis, revenu des canaux.

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
OTTAWA, 1er mars 1892.

TARIF DES PÉAGES.

N° 22.—TARIF des péages sur les

CANAUX WELLAND, SAINT-LAURENT, RIDEAU, OTTAWA ET CHAMBLY
(A.C., 25 avril 1873).

Le tarif des péages sur les canaux est divisé en six classes, comme ci-dessous, et est à tant par tonne, à moins qu'il ne soit autrement spécifié.	Canal Welland, vers l'ouest.	Canal Welland, vers l'est.	Lac Érié à Montréal.	Canaux du Saint-Laurent, en chaque sens.	Canal Chambly et écluse Sainte-Ours, en chaque sens.	Canal Rideau, en chaque sens.	Canaux de l'Ottawa et écluse Sainte-Anne, en chaque sens.	Ottawa à Saint-Jean, en chaque sens.
	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.
<i>Classe n° 1.</i>								
Bateaux à vapeur..... par tonne	0 01½	0 01½	0 02¼	0 00¾	0 00¾	0 01½	0 00¾	0 01½
Navires à voiles et autres do	0 02¼	0 02¼	0 03¾	0 01½	0 01½	0 02¼	0 01	0 02¾
<i>Classe n° 2.</i>								
Passagers, de 21 ans et au-dessus..	0 10	0 10	0 20	0 10	0 05	0 08	0 02¼	0 09¾
do au-dessous de 21 ans, chacun.....	0 05	0 05	0 10	0 05	0 02	0 04	0 01¼	0 04½
<i>Classe n° 3.</i>								
Briques, ciment et chaux hydrauliq.	0 15	0 20	0 20	0 15	0 10	0 07	0 06	0 19¾
Argile, chaux et sable.....								
Soufre.....								
Maïs.....								
Fleur de farine.....								
Fer, chemin de fer.....								
do en guetse.....								
do tout autre, y compris l'acier (A.C., 1er février 1888).....								
Plâtre, gypse.....								
Sel.....								
Viandes ou poissons, salés, en barils ou autrement.....								
Produits agricoles, légumes, non énumérés.....								
Produits agricoles, animaux, non énumérés.....								
Pierre, pour la taille.....								
Blé.....								
<i>Classe n° 4.</i>								
Tous autres articles, non énumérés.	0 15	0 0	0 20	0 20	0 10	0 26	0 14	0 29

canaux du Canada, 1891.

CANAL DE LA VALLÉE DE LA TRENT (A.C., 25 JUILLET 1888).

1RE SECTION.	2E SECTION.	3E SECTION.	4E SECTION.	COMPLET PARCOURS.	Whitlaw's à Hastings.
Fenelon Falls à Bobcaygeon.	Bobcaygeon à Buckhorn.	Buckhorn à Burleigh.	Burleigh à Lakefield.	Fenelon Falls à Lakefield.	
Péages prélevés à Fenelon Falls.	Péages prélevés à Bobcaygeon.	Péages prélevés à Buckhorn.	Péages prélevés à Burleigh.	Péages prélevés à Fenelon Falls.	Péages prélevés à Whitlaw's.
\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.
0 00¾ 0 00¼	0 00¾ 0 00¼	0 00¾ 0 00¼	0 00¾ 0 00¼	0 00¾ 0 01	0 00¾ 0 00¼
0 01 0 00½	0 01 0 00½	0 01 0 00½	0 01 0 00½	0 04 0 02	0 01 0 00½
0 01	0 01	0 01	0 01	0 04	0 01
0 03	0 03	0 03	0 03		0 03

N^o 22.—TARIF des péages sur les

CANAUX WELLAND, SAINT-LAURENT, RIDEAU, OTTAWA ET CHAMBLY.

Le tarif des péages sur les canaux est divisé en six classes, comme ci-dessous, et est à tant par tonne, à moins qu'il ne soit autrement spécifié.

	Canal Welland, vers l'ouest.	Welland, vers l'est.	Lac Érié jusqu'à Montréal.	Canaux du Saint-Laurent, en chaque sens.	Canal Chamblay et écluse Saint-Ours, en chaque sens.	Canal Rideau, en chaque sens.	Canaux d'Ottawa et écluse Ste-Anne, en chaque sens.	Ottawa à Saint-Jean, en chaque sens.
Classe n ^o 5.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.
Ecorce	0 20	0 20	0 20	0 15	0 10	0 07	0 06	0 19 ¹ / ₄
Barils, vides, chacun	0 02	0 02	0 02	0 02	0 02	0 02	0 01	0 03 ³ / ₄
Courbes, pour bâtiments, chacun	0 05	0 05	0 05	0 02	0 02	0 02	0 01	0 03 ³ / ₄
Flottes, par 1,000 pieds linéaires	1 40	1 40	1 40	1 40	1 20	1 05	0 50	2 05
Bois de chauff., par corde, sur nav.	0 20	0 20	0 20	0 20	0 10	0 15	0 08	0 23
do do en rad.	0 25	0 25	0 25	0 25	0 15	0 19	0 09	0 30 ¹ / ₄
Cercles	0 25	0 25	0 25	0 20	0 15	0 15	0 10	0 30 ¹ / ₄
Mâts et espars, poteaux de télégr., par tonne de 40 pds cubes, sur nav.	0 15	0 15	0 15	0 05	0 05	0 08	0 07	0 13 ¹ / ₄
Mâts et espars, poteaux de télégr., par tonne de 40 pds cubes, en rad.	0 20	0 20	0 20	0 10	0 10	0 15	0 10	0 22 ¹ / ₄
Trav. de ch. de fer, sur nav., chaque do en rad., chaque	0 01	0 01	0 01	0 00 ¹ / ₂	0 00 ¹ / ₂	0 00 ¹ / ₂	0 00 ¹ / ₂	0 01 ¹ / ₄
Bois scié, madriers, planches, voliges et bois de const., scié, par M. pds, mesure de planche, sur navires	0 30	0 30	0 30	0 15	0 10	0 11 ¹ / ₄	0 06 ³ / ₄	0 20
Bois scié, madriers, planches, voliges et bois de const., scié, par M. pds, mesure de planche, en radeaux	0 60	0 60	0 60	0 30	0 20	0 19	0 09	0 36 ¹ / ₂
Bois carré, par M. pieds cubes, sur navires	3 00	3 00	3 00	1 00	1 00	0 56	0 44	1 69
Bois carré, par M. pieds cubes, en radeaux	4 50	4 50	4 50	2 00	2 00	1 12	0 63	3 13
Matériaux pour voitures, articles en bois et bois en partie ouvré, par tonne de 40 pieds cubes	0 40	0 40	0 40	0 40	0 25	0 30	0 20	0 55
Bardeaux, par mille	0 06	0 06	0 06	0 06	0 04	0 04 ¹ / ₂	0 02 ¹ / ₂	0 08
Piquets et perches pour clôtures, par M., sur navires	0 40	0 40	0 40	0 40	0 20	0 23	0 12	0 42
Piquets et perches pour clôtures, par M., en radeaux	0 80	0 80	0 80	0 80	0 40	0 38	0 17	0 77
Billots de sciage, par pièce type	0 08	0 08	0 08	0 08	0 05	0 06	0 06	0 13
Douves et fonds de barils, par M.	0 40	0 40	0 40	0 20	0 15	0 15	0 10	0 30
do do pipes do	1 50	1 50	1 50	1 00	1 00	0 75	0 50	1 75
do do des Ant. par M.	0 75	0 75	0 75	0 60	0 25	0 45	0 25	0 65
do do saloirs, scié ou coupés, par M.	0 08	0 08	0 08	0 04	0 03	0 03	0 02	0 06
Traverses, par 100 pièces	0 50	0 50	0 50	0 50	0 40	0 38	0 15	0 67 ¹ / ₂
Echalas à houblon, par 1,000 pièces	2 00	2 00	2 00	2 00	1 50	1 50	0 65	2 65
Classe spéciale.								
Gypse brut (par A. C., 28 oct. 1882)	0 15	0 05	.....	0 05	Vers l'ouest.	.....	.....	.....
Houille	0 20	0 20	0 20	0 15	0 10	0 08	0 05	0 17 ¹ / ₄
Pierre, non ouvrée, cordée, impropre à la taille, par corde	0 75	0 75	0 75	0 60	0 37 ¹ / ₄	0 28	0 24	0 77 ¹ / ₂
Cryolithe, min. de fer ou min. chim.	0 05	0 05	0 05	0 05	0 05	0 05	0 05	0 05
Glace	0 05	0 05	0 05	.....	.....	.....	.....	.....

canaux du Canada—Suite.

CANAL DE LA VALLÉE DE LA TRENT.

1RE SECTION.	2E SECTION.	3E SECTION.	4E SECTION.	COMPLET PARCOURS.	Whitlaw s à Hastings.
Fenelon-Falls à Bobcaygeon.	Bobcaygeon. à Buckhorn.	Buckhorn à Burleigh.	Burleigh à Lakefield.	Fenelon-Falls à Lakefield.	
Péages prélevés à Fenelon-Falls.	Péages prélevés à Bobcaygeon.	Péages prélevés à Buckhorn.	Péages prélevés à Burleigh.	Péages prélevés à Fenelon-Falls.	Péages prélevés à Whitlaw's.
\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.
0 01	0 01	0 01	0 01	0 04	0 01
0 00 ¹ / ₄	0 00 ¹ / ₄	0 00 ¹ / ₄	0 00 ¹ / ₄	0 01	0 00 ¹ / ₄
0 00 ¹ / ₄	0 00 ¹ / ₄	0 00 ¹ / ₄	0 00 ¹ / ₄	0 01	0 00 ¹ / ₄
0 13	0 13	0 13	0 13	0 52	0 13
0 03	0 03	0 03	0 03	0 10	0 03
0 04	0 04	0 04	0 04	0 14	0 04
0 02	0 02	0 02	0 02	0 08	0 02
0 02	0 02	0 02	0 02	0 08	0 02
0 01	0 01	0 01	0 01	0 04	0 01
0 00 ¹ / ₂	0 00 ¹ / ₂	0 00 ¹ / ₂	0 00 ¹ / ₂	0 00 ¹ / ₂	0 00 ¹ / ₂
0 00 ¹ / ₄	0 00 ¹ / ₄	0 00 ¹ / ₄	0 00 ¹ / ₄	0 01	0 00 ¹ / ₄
0 03	0 03	0 03	0 03	0 10	0 03
0 04	0 04	0 04	0 04	0 14	0 04
0 07	0 07	0 07	0 07	0 28	0 07
0 14	0 14	0 14	0 14	0 56	0 14
0 04	0 04	0 04	0 04	0 16	0 04
0 00 ³ / ₄	0 00 ³ / ₄	0 00 ³ / ₄	0 00 ³ / ₄	0 03	0 00 ³ / ₄
0 03	0 03	0 03	0 03	0 12	0 03
0 05	0 05	0 05	0 05	0 20	0 05
0 00 ³ / ₄	0 00 ³ / ₄	0 00 ³ / ₄	0 00 ³ / ₄	0 03	0 00 ³ / ₄
0 02	0 02	0 02	0 02	0 08	0 02
0 10	0 10	0 10	0 10	0 40	0 10
0 05 ¹ / ₂	0 05 ¹ / ₂	0 05 ¹ / ₂	0 05 ¹ / ₂	0 22	0 05 ¹ / ₂
0 00 ¹ / ₂	0 00 ¹ / ₂	0 00 ¹ / ₂	0 00 ¹ / ₂	0 02	0 00 ¹ / ₂
0 05	0 05	0 05	0 05	0 20	0 05
0 20	0 20	0 20	0 20	0 80	0 20
En franchise. 0 01.	En franchise. 0 01.	En franchise. 0 01.	En franchise. 0 01.	En franchise. 0 04.	En franchise. 0 01.
0 03 ¹ / ₄	0 03 ¹ / ₄	0 03 ¹ / ₄	0 03 ¹ / ₄	0 14	0 03 ¹ / ₄
0 00 ³ / ₄	0 00 ³ / ₄	0 00 ³ / ₄	0 00 ³ / ₄	0 03	0 00 ³ / ₄
En franchise.	En franchise.	En franchise.	En franchise.	En franchise.	En franchise.

Sec. 76.—Base de l'estimation des poids, péages des canaux.

	Ton'x.		Ton'x.
2,000 lbs avoirdupois.....	1	Pierre, 12 pieds cubes.....	1
Par M. signifie par mille pieds.....		Pierre, 1 corde.....	7½
Par Mille signifie par mille pièces.....		Whisky, 4 barils ou 215 gallons.....	1
Fruits verts, 9 barils correspondent à.....	1	Barils vides, 10.....	1
Alcalis 3 do.....	1	Cercles à barils, 10 mille.....	1
Ecorce, 4 cordes.....	1	Planches et autres bois sciés, 600 pieds mesure de planche.....	1
Bœuf, 7 barils.....	1	Courbes de bâtiments, 4.....	1
Biscuits et craquelins, 9 barils.....	1	Bois de chauffage, 1 corde.....	3
Briques, communes, 1,000.....	2	Echales à houblon, 60, ou 40 pieds cubes.....	1
Beurre, 22 tinettes ou 7 barils.....	1*	Bardeaux, 12 M. ou paquets.....	1
Bestiaux, 3.....	1	Biquets ou perches pour clôtures, 1 mille.....	1
Ciment et chaux hydraulique, 7 barils.....	1	Douves et fonds, pipes, 1 mille.....	8
Briques réfractaires, 1,000.....	3	do Antilles, 1 mille.....	4
Poisson, 7 barils.....	1	do barils, 1 mille.....	2½
Fleur, 9 barils.....	1	do saloirs, 1 mille.....	1
Gypse et manganèse, 6 barils.....	1	Billots de sciage, étalon 1.....	1
Chevaux, 2.....	1	Bois carré, 50 pieds cubes.....	1
Saindoux et suif, 7 barils ou 22 tinettes.....	1	Poteaux de télégraphe, 10, ou 40 pds cub.....	1
Liqueurs et spiritueux, 215 gallons.....	1	Mâts et espars, 40 pieds cubes.....	1
Liqueurs, toutes autres, 215 gallons.....	1	Trav. de ch. de fer, 16, ou 50 pieds cubes.....	1
Noix, 9 barils.....	1	Tous autres bois ouvrés ou en partie ouvrés, 40 pieds cubes, selon le tarif.....	1
Huîtres, 6 barils.....	1	Traverses, 40 pieds cubes, ou 5 pièces.....	1
Lard, 7 barils.....	1	Flottes, 50 pieds cubes.....	1
Sel, 7 barils.....	1		
Graines, 9 barils.....	1		
Moutons, 20.....	1		

NOTE.—D'après l'Acte des poids et mesures, chapitre 104 des Statuts Révisés du Canada, section 14, tous les articles ci-haut mentionnés sont estimés au cent (100 lbs).

TAUX DE PÉAGES.

Sec. 77. Les taux suivants de péages seront prélevés sur les navires et articles passant par les différentes subdivisions des canaux.

CANAL WELLAND.

	Taux.
1. De Port-Maitland, Dunnville et Port-Colborne à Port-Robinson ou Allanburg, sans passer l'écluse, en chaque sens.....	1
2. De la tranc. de Chippawa, ou quelq. part que ce soit, à Dunnville, Port-Maitland ou P.-Colborne.....	1
3. De Dunnville à Port-Colborne.....	1
4. De Thorold à Sainte-Catherine ou Port-Dalhousie.....	1
5. De Maitland, Dunnville, Colborne ou Port-Robinson à Marshville et les lieux intermédiaires.....	1
6. De Marshville ou les lieux intermédiaires à Port-Maitland, Dunnville, Port-Colborne et Port-Robinson.....	1
7. De Port-Robinson à Allanburg ou Thorold.....	1
8. De Port-Robinson à Sainte-Catherine ou Port-Dalhousie.....	1
9. De Sainte-Catherine à Port-Dalhousie.....	1
10. De Dunnville à Maitland.....	1
11. De Port-Robinson en passant par l'écluse et la tranchée de Chippawa.....	1
12. De Port-Colborne à Port-Maitland.....	1
13. De la tranchée de Chippawa en passant par l'écluse de Port-Robinson.....	1
14. De Colborne, Dunnville, Maitland et Marshville à Thorold.....	1
15. De Colborne, Dunnville, Maitland et Marshville à Sainte-Catherine.....	1
16. Seulement par la tranchée de Chippawa.....	1
17. Seulement par l'écluse de Port-Robinson.....	1

CANaux DU SAINT-LAURENT.

Sec. 78. La navigation sera divisée en quatre sections, savoir : Cardinal, Cornwall, Beauharnois et Lachine. Des péages seront prélevés sur tout navire et propriété dans la proportion du nombre de sections franchies.

CANAL CHAMBLY.

Sec. 79. Les navires et articles passant de Sorel à Chambly, paieront.....
Les navires et articles passant de Chambly à Saint-Jean, paieront.....

CANAUX DE L'OTTAWA.

Art. 80. La navigation sera divisée en trois sections, savoir : Grenville, Carillon et Sainte-Anne. Des taux seront prélevés sur tout navire et articles dans la proportion du nombre de sections franchies.

CANAL RIDEAU.

Art. 81. La navigation de ce canal est divisée en trois sections : "Ottawa," "Smith's-Falls" et "Kingston-Mills." Les navires et fret passant par une section paieront un tiers, deux sections, deux tiers.

RÈGLES GÉNÉRALES.

Art. 82. (a) Toute fraction d'une tonne sera comptée comme une tonne, et les parties de sections seront comptées comme sections entières sur les canaux ci-dessus.

(b.) Le passage de bois en grume ou autre sur aucun des canaux ou sections de ces canaux sera toujours soumis à des règlements à cet effet.

RÈGLEMENTS PARTICULIERS CONCERNANT LES PÉAGES SUR CERTAINS CANAUX.

Art. 83. La houille, excepté sur le canal Welland, passe sur tous les canaux en franchise.—Arrêté du conseil du 7 juin 1869.

Art. 84. Le bois en grume, le bois de service et autres produits passent en franchise sur le Creek Chippawa, entre l'Aqueduc et Port-Robinson.—Arrêté du conseil du 18 mai 1863.

NOTE.

Arrêté du conseil du 27 juin 1890.

Les mots suivants seront ajoutés à l'article 84 :—

(1) "Excepté dans les cas où il sera donné une permission particulière, le canal Grenville est interdit aux trains de bois complets ou fractionnés de quelque nature que ce soit, en conformité de l'arrêté du conseil du 9 juillet 1888.

(2) "Les trains de bois pourront passer par le canal Carillon sans frais de péages, selon l'arrêté du conseil du 9 juillet 1888."

Art. 85. Le minerai de fer, cryolithe ou minerai chimique, paient 5 centins par tonneau sur une section ou sur tous les canaux.

Art. 86. (a) Les marchandises qui auront payé les péages sur toute la ligne des canaux du Saint-Laurent, ou sur le canal Lachine, l'écluse Sainte-Anne et sur les canaux de l'Outaouais et du Rideau, passeront en franchise le canal Welland ; et si les péages ont été payés au canal Chambly, ils seront remboursés à Montréal ou à Kingston-Mills ; et les marchandises qui auront payé tous les péages du canal Welland, passeront en franchise les canaux du Saint-Laurent ou ceux de l'Outaouais ou du Rideau, l'écluse Sainte-Anne et les canaux de Lachine et de Chambly ; pourvu que les articles ayant droit à cette exemption passent en descendant par toute la longueur du canal jusqu'à Montréal, ou en remontant par toute la longueur des canaux du Saint-Laurent, ou des canaux de l'Outaouais et du Rideau jusqu'au lac Ontario.

(b) Tous les articles, effets ou marchandises non désignés ci-dessus, paieront selon le tarif de la catégorie n° 4.

(c) Nul laissez-passer ne sera donné aux remorqueurs ou autres petits navires à moins de 25 centins le minimum, mais des navires ne portant ni fret ni passagers pourront obtenir un permis de saison moyennant \$30, lequel leur permettra de circuler à volonté sur le canal. Arrêté du conseil du 18 avril 1873.

Art. 87. Les marchandises expédiées à un port à l'ouest des canaux du Saint-Laurent, et sur lesquels les péages ont déjà été payés pour leur passage sur ces canaux, peuvent être réexpédiées de ces ports et transportées exemptes de péage sur le canal Welland comme si elles avaient été expédiées directement en premier lieu ; et les marchandises en destination de l'est qui auront payé les péages sur le canal Welland peuvent être transbordées à aucun des ports du lac Ontario et passer ensuite sans payer de nouveaux péages sur les canaux du Saint-Laurent, comme si elles avaient été expédiées directement en premier lieu. Arrêté du conseil du 23 juin 1883.

Art. 88. Durant la saison de navigation de 1889, les péages sur le blé, le maïs, les pois, l'orge et le seigle, expédiés à Montréal ou à quelque port à l'est de Montréal, seront de 2 centins par tonneau, et ces péages couvriront le passage des canaux du Saint-Laurent et du canal Welland ; et si dans le cours de la dite saison le plein péage ordinaire pour le passage de ces denrées sur le canal Welland a été payé, les denrées seront exemptées de tout autre péage sur toute partie du régime des canaux du Saint-Laurent, bien qu'elles ne parcourent pas toute la distance jusqu'à Montréal. Arrêté du conseil du 18 mars 1889.

DROITS DE PORT.

Art. 89. Les navires prenant ou déchargeant du fret sur les propriétés du chemin de fer Welland, à Port-Colborne ou Dalhousie, seront exempts de droits de port ; mais tous les autres navires déchargeant ou prenant un chargement à Port-Dalhousie, Port-Colborne ou Port-Maitland, paieront 2 centins pour chaque tonne de fret qu'ils y prendront ou déchargeront.

DROITS D'EMMAGASINAGE AU BASSIN DU CANAL LACHINE.

Art. 90. Suit le tarif des droits d'emmagasinage qui seront prélevés sur les articles laissés dans les hangars des bassins du canal Lachine :

		Cents.
Blé et autres grains, par semaine,	par boisseau.....	1
Farines	par baril.....	4
Lard, bœuf, beurre et saindoux	do do.....	5
Cassonade	do par boucaut, 10 cents; par baril.....	5
Liqueurs	{ do par pipe, 15 cents; par tonne.....	12
	{ do par barrique, 10 cents; par quartaut.....	7
Fer, en barres	do par tonneau.....	24
Fer, en saumon	do do.....	12
Sel, excepté aux hangars de Saint-Gabriel	do par 100 boisseaux.....	36
Sel, aux hangars de Saint-Gabriel, après les premières 48 heures	do par sac.....	$\frac{1}{3}$
Balles, paniers, caisses, etc	do par ton. de poids ou d'encombrement.....	24
Charbon	do par chaldron.....	12

Art. 91. (a) Il ne sera rien demandé pour emmagasinage d'articles dans les hangars du bassin du canal Lachine pendant la première période de 47 heures, après laquelle les droits d'emmagasinage ci-dessus seront imposés et perçus.

(b) Les articles non énumérés devront payer selon le tarif ci-dessus.

(c) Tous les articles emmagasinés dans les hangars et y laissés après la première période de quarante-huit heures, paieront les droits sur le pied d'une semaine, quoiqu'ils puissent n'y être restés qu'une fraction de ce temps, et de même pour chaque fraction subséquente.

(d) La main-d'œuvre pour le dépôt et l'enlèvement des articles dans les hangars sera fournie par les propriétaires, ou leurs agents, et à leurs frais.

(e) Tous les articles emmagasinés dans ces hangars seront absolument sans risques du propriétaires, pour dommage par le feu ou autrement.

(f) Tout droit d'emmagasinage devra être payé avant l'enlèvement des articles.—Arrêtés du conseil du 21 août 1846.

Farine.

Art. 92. (a) Il sera permis de laisser la farine dans les hangars deux jours entiers sans payer.

(b) Si elle y est laissée au delà de deux jours ou de 48 heures, cette farine sera assujétie au paiement d'un centin par baril, pour les quatre premiers jours après l'expiration des 48 heures d'exemption.

(c) Si la farine est laissée dans les hangars au delà de quatre jours à un centin par jour par baril, elle sera assujétie à payer deux centins par jour par baril, pour chaque jour qui suivra l'expiration de ces quatre jours.

(d) Toute fraction de jour sera considérée comme un jour entier.—Arrêté du conseil du 31 mai 1856.

TARIF POUR LES NAVIRES FAISANT LE COMMERCE AVEC LES PORTS DE L'EST EN ENTRANT DANS LE CANAL LACHINE AU PORT DE MONTRÉAL.

Art. 93. Les droits suivants seront prélevés sur les navires qui font commerce avec les ports de l'est et entrent dans le canal Lachine au port de Montréal, ainsi que sur certaines marchandises ci-après mentionnées; quarante-huit heures étant alloués aux dits navires pour le déchargement de leur cargaison avant d'être soumis aux droits; et le dit déchargement devant se faire en aval de l'écluse Saint-Gabriel.

	Milles.
Bateaux à vapeur jaugeant 50 tonneaux et plus, par tonneau d'enregistrement, par journée de 24 heures.....	8
Tous autres navires jaugeant 50 tonneaux et plus, par tonneau d'enregistrement, par journée de 24 heures.....	4
	Centins.
Bateaux à vapeur ne jaugeant pas 50 tonneaux d'enregistrement, par journée de 24 h.	40
Tous autres navires jaugeant de 25 à 50 tonneaux d'enregistrement, par journée de 24 heures.....	20
Tous navires ne jaugeant pas 25 tonneaux d'enregistrement, par journée de 24 heures	10
Houille, par chaldron.....	10
Sel, par 100 minots.....	15
Fer de toute espèce, par ton. de poids.....	15
Marchandises de la catégorie n° 6 du tarif des canaux du Canada.....	10

Pourvu, toutefois, que les droits ci-dessus ne soient prélevés que sur les marchandises destinées à la consommation à Montréal, et sur les navires faisant commerce avec ce port.—Arrêté du conseil du 8 juin 1860.

QUAIAGE À PRÉLEVER SUR LE BOIS DE CHAUFFAGE SUR LES QUAIS ET LES BORDS DU CANAL.

Art. 94. Les droits suivants seront perçus ainsi que mentionnés ci-après, savoir:—

(a) Bois de chauffage débarqué sur les quais ou les bords du canal, ou dans des bateaux, barges ou autres navires, occupant quelqu'un des bassins entre le pont de la rue Wellington et l'écluse n° 3, 4 centins par corde, et pour chaque jour que le bois restera dans le canal ou le bassin, ou sur les quais ou les abords du canal après une période de cinq jours, un droit additionnel de 4 centins par corde.—Arrêté du conseil du 7 août 1860.

(b) Le paragraphe qui précède s'appliquera non seulement aux péages à recevoir sur le bois de chauffage sur les quais à Lachine et dans le canal Lachine ainsi que dans le bassin du dit canal, mais encore au bois de chauffage sur les bords et sur les terrains du canal à la Côte Saint-Paul et à Lachine.—Arrêté du conseil du 27 janvier 1862.

LES BASSINS DU CANAL À MONTRÉAL CONSIDÉRÉS COMME PARTIE DU PORT.

Art. 95. Attendu que sous le coup des règlements qui existent aujourd'hui pour la perception des péages sur les canaux, les navires allant à l'est et qui ont payé le péage complet pour un passage d'ouest à l'est par le canal Welland, sont encore frappés d'un péage partiel pour une section du canal s'ils entrent de nouveau dans le canal Lachine ;

Et attendu que souvent les navires chargés de grain et à destination du port de Montréal ne déchargent qu'une partie de leur cargaison à bord des navires de mer dans le port, et entrent de nouveau dans le canal Lachine pour décharger le reste de leur cargaison, soit dans les éleveurs à grain ou les moulins situés le long des bassins du canal ;

Et il est ordonné que les bassins du canal sis et situés dans les limites de la cité soient considérés comme formant partie du port de Montréal, en tant seulement qu'est concernée la perception des péages pour les navires ci-dessus mentionnés, entrant de nouveau dans cette partie du canal pour décharger le reste de leur cargaison ; mais que cette règle ne s'appliquera pas au delà, par exemple, lorsque ces navires retourneront dans le port pour prendre cargaison, alors que le péage ordinaire leur sera imposé pour cette seconde sortie du canal. Arrêté du conseil, 8 août 1878.

PHOSPHATE.

Art 96. Attendu que les bâtiments chargés de grain à destination du port de Montréal prennent fréquemment sur leurs ponts des chargements de phosphate, et que, forcés qu'ils sont de se rendre immédiatement au port pour y décharger leur grain ils acquittent les droits de transit jusqu'à ce point et reviennent subséquemment dans le canal Lachine pour déposer leurs chargements de phosphate dans les entrepôts et paient une deuxième fois sous le coup des règlements actuels les droits de canaux pour cette nouvelle entrée ;

Il est ordonné que les bassins du canal Lachine dans les limites de la cité de Montréal seront à l'avenir considérés comme faisant partie du port de Montréal pour les fins du déchargement du phosphate transporté par les bâtiments en sus de leur chargement de grain tel que ci-dessus décrit ; pourvu cependant que s'ils retournent au port pour y prendre du chargement tels navires soient frappés à leur seconde sortie du canal du droit ordinaire. Arrêté du conseil, 12 juillet 1881.

DROITS D'HIVERNAGE DANS LE CANAL LACHINE.

Art. 97. Suit le tarif des droits d'hivernage par tonneau imposé aux navires hivernant dans le canal Lachine.

Pour chaque bateau, berge, chalan ou autre bâtiment jaugeant dix tonneaux ou moins, soixante-dix centins par bâtiment pour tout l'hiver ; et pour chaque bâtiment de plus de dix tonneaux huit centins additionnels sur chaque dizaine de tonneaux additionnelle de son jaugeage. Arrêté du conseil, 22 août 1879.

PÉAGES ET DROITS SUR LES NAVIRES DANS LE NOUVEAU BASSIN DU CANAL LACHINE.

Art. 98. Il sera permis à la commission du port de Montréal de garder le droit de prélever des péages pour le vieux bassin d'aval, mais le gouvernement gardera le contrôle complet des nouveaux travaux et des nouveaux bassins, ainsi que du revenu qui peut en provenir, et prélèvera sur les navires qui chargent et déchargent dans les nouveaux bassins les mêmes droits que ceux prélevés par la commission pour le vieux bassin. Arrêté du conseil, 26 janvier 1883.

PÉAGES ET DROITS DANS LE PORT DE MONTRÉAL, EN VERTU DES ACTES 40 VIC., CH. 53, ET 42 VIC., CH. 28.

Art. 99.—Droits de tonnage.

Sur les bateaux à vapeur, pour chaque journée de vingt-quatre heures, ou partie d'une journée, qu'ils restent dans le port, à compter de l'heure de leur arrivée jusqu'à celle de leur départ.....	Par ton. de registre.	1 cent.
Sur tous les autres navires, par jour, comme susdit.....		$\frac{1}{2}$ do

Art. 100.—Droits de quaiage.

Tous effets et marchandises non ailleurs spécifiés.....	Par tonn.	25 cents.
Foin, paille, fer en gueuse et rebuts de fer, potasse et perlasse.....		20 do
Pommes, paniers et leurs contenus, fleur de farine et farine, poisson, viandes, poix, pommes de terre, goudron, chevaux, bêtes à cornes, moutons, cochons.....		15 do
Lest, argile, briques réfractaires, gypse, chaux, marbre, phosphates, sable.....		10 do
Houille et coke, grain et graines de toutes sortes.....		$7\frac{1}{2}$ do
Tarif spécial—briques, 10c. par 1,000 ; bois de chauffage, 5c. par corde ; bois de construction, 10c. par 1,000 pieds mesure de planche.....		
Or ou argent en lingots, espèces.....	En franc	

Note.

Art. 101. (a) Sur tous effets et marchandises quelconques, dont on ne saurait facilement constater la quantité en poids, mesure ou autre mode de calcul établi par le tarif, les commissaires du port pourront prélever un droit de $\frac{1}{4}$ de 1 pour 100 sur leur valeur.

(b) Chaque inscription paiera au moins 5 centins.

(c) Tous effets débarqués sur le quai pour être expédiés de nouveau ne paieront qu'un quaiage.

(d) Le tonneau mentionné dans le tarif des droits de quaiage sera du poids de 2,000 livres ou de 40 pieds cubes d'encombrement, suivant le connaissance.

Art. 102.—*Base d'estimation pour les poids.*

Alcalis, potasse et perlasse	3 brls feront	1 tonn.
Pommes, fleur de farine, farine, pommes de terre	9 do	1 do
Poissons, viandes, poix, goudron	7 do	1 do
Chevaux	2 à 1	tonn.
Bêtes à cornes	3 do	
Montons	15 do	
Cochons	10 do	

Arrêté du conseil, 1er avril 1881.

TARIF DES DROITS À PRÉLEVER SUR LE BOIS FLOTTANT, ETC., À SON ENTRÉE DANS LE BASSIN À LACHINE.

Art. 103. Les droits suivants seront prélevés sur le bois flottant, le bois d'échantillon et le bois de chauffage, à leur entrée dans le bassin à Lachine et dans le canal Lachine.

Espèces de bois.	Pour recevoir du bois, etc., y comp. l'usage du bassin ou du quai pendant un mois.	Pour chaque mois suivant pendant la saison de la navigation.	Pour passer l'hiver dans le bassin ou sur le quai.
	Cents.	Cents.	Cents.
Bois de construction, carré ou en grume, de toute sorte, de plus de 12 x 12, par mille pieds cubes	25	20	35
Bois de construction, en grume ou méplat, de toute sorte, de moins de 12 x 12, par mille pieds de longueur	20	15	30
Madriers et planches, y compris toute sorte de bois d'échantillon scié, en radeau, par mille pieds, mesure de planche	3	2	3
Pièces de sciage, 12 pieds de longueur (si elles sont plus longues le droit proportionnel), par pièce	1	$\frac{1}{2}$	2
Flottes, le 100	10	5	10
Traverses, le 100	10	5	10
Piquets et perches de clôtures, le mille	10	5	10
Douves à barils, le mille	8	4	8
do à pipes do	8	4	8
do "I.O." do	8	4	8
Bois de chauffage sur les bords du canal entre l'écluse n° 3 et l'écluse n° 5, et sur les quais dans le bassin du canal à Lachine	3	3	3

NOTE.

Arrêté du conseil, 27 juin 1890.

3. Les mots suivants seront ajoutés à l'article 103 : " Le droit mensuel de trois centins par corde de bois de chauffage est aboli, en conformité de l'arrêté du conseil du 4 février 1880."

Note.

Art. 104. (a) Il ne sera rien alloué pour les fractions de mois ou de la saison d'hiver.

(b) Le bois de chauffage sera cordé sur le bord du canal durant le déchargement, de la façon et aux endroits qui seront indiqués par le surintendant.

(c) Les droits sur le bois de construction seront prélevés à compter de l'achèvement des barrages flottants dans le bassin de Lachine. Arrêté du conseil, 8 juin 1860.

DROITS À PRÉLEVER SUR LES NAVIRES PASSANT L'HIVER DANS LE CANAL RIDEAU.

Art. 105. Les droits d'hivernage pour les navires passant l'hiver dans le bassin du canal à Ottawa, ou en d'autres endroits le long du canal Rideau, sont fixés comme ci-après :—

Dans le bassin du canal à Ottawa, bateaux à vapeur, pour la saison	\$ 8 00
do do barges	4 00
Dans les écluses do bateaux à vapeur do	50 00
do do à d'autres stations, do do	15 00

Dans le cas où le ministre le jugerait à propos, il est autorisé à exiger des propriétaires des navires qui passent l'hiver dans les écluses des garanties contre les dommages que pourraient subir les travaux par incendie. Arrêté du conseil, 19 mars 1887.

DROITS À PRÉLEVER POUR LA RÉPARATION DE NAVIRES SUR LES BORDS DES CANAUX.

Art. 106. (a) Les personnes qui réparent les navires sur les bords du canal Lachine auront à payer d'avance la somme de quatre piastres pour chacun de ces navires ; le temps durant lequel un emplacement pourra ainsi être occupé en vertu d'un seul paiement étant limité à six mois, et permission préalable devant être obtenue de l'officier compétent, conformément aux règlements actuels concernant les canaux.

(b) Dans le cas où l'on n'aurait pas obtenu de nouveaux permis, si l'on manque, à l'expiration de la période prescrite, de sortir les navires occupant ainsi les bords du canal, ces navires pourront être vendus en vertu de l'article seize des règlements concernant les canaux. Arrêté du conseil, 5 mars 1880.

Art. 107. Règles concernant la réparation des navires sur les bords du canal Lachine, du canal Beauharnois et de celui de Chambly. —

(a) Les réparations ne seront exécutées qu'aux endroits qui auront été indiqués et approuvés par le surintendant.

(b) Pour chaque navire halé ou mis à flot pour être réparé, il sera prélevé en sus de tout autre droit la somme d'une piastre, ce qui permettra à ce navire de rester là un mois; chaque mois additionnel ou fraction de mois pendant lequel y demeurera le navire devant entraîner le prélèvement d'une somme supplémentaire d'une piastre.

(c) Dans le cas, cependant, où un navire halé pour être réparé sur les bords du canal resterait là durant l'hiver, il ne sera prélevé sur ce navire qu'une somme de quatre piastres (en sus des droits ordinaires exigibles pour l'hivernage); la période de temps ainsi spécifiée s'étendant du 1er novembre au 1er juin inclusivement.

(d) Tout navire restant sur le bord du canal après y avoir passé l'hiver sera soumis à une charge d'une piastre par mois ou fraction de mois pour le temps qu'il y restera subséquemment.

(e) Tout navire qui restera plus d'un an sur le bord du canal sera soumis pour tel laps de temps qu'il y restera ainsi après cette période, à une charge de deux piastres par mois ou fraction de mois durant toute l'année.

(f) Ces différents droits seront tous payables au bureau du percepteur le premier jour de chaque mois.

(g) Ces règles devront être entendues comme s'appliquant à tous les cas où le bord du canal est employé d'une manière quelconque aux réparations de navires, que ces navires soient dans le moment halés ou non. Arrêté du conseil, 6 août 1881.

CANAL SAINT-PIERRE.

Art. 109. Sur chaque bâtiment qui passera par ce canal, deux centins par tonneau pour le bâtiment, et un centin par tonneau pour le fret, pour aller, et autant pour le retour. Arrêté du conseil, 23 juin 1883.

ARRÊTÉ DU CONSEIL.

12 décembre 1889.

Vu un mémoire du 10 décembre 1889, dans lequel le ministre des chemins de fer et canaux représente qu'en certains cas il a été d'usage d'amarrer des navires pour l'hiver le long des jetées du canal mais non en dedans des portes, et que ces navires, bien que trouvant en ceci un certain avantage, ne sont pas protégés comme ils le seraient à l'intérieur contre la hausse et la baisse de l'eau, mais que néanmoins on les a assujétis aux droits d'hivernage;

Le ministre recommande en conséquence que dorénavant, à compter du présent hiver, mais sans autre rétroactivité, il ne soit exigé aucun droit des navires hivernant ainsi en dehors des écluses des canaux de l'Etat.

Le comité soumet la recommandation ci-dessus à l'approbation de Votre Excellence.

Arrêté du conseil, 16 mai 1890.

Il a plu à Son Excellence, en vertu des pouvoirs qui lui sont conférés par le chapitre 31 des Statuts révisés, intitulé : "Acte concernant le département des chemins de fer et canaux," et de l'avis du Conseil privé de la reine pour le Canada, ordonner que les règles et règlements pour l'administration, l'entretien, l'usage et la protection des canaux du Canada, faits et établis par l'arrêté du conseil du 26e jour d'octobre 1889, ainsi que les modifications et additions qui y ont été faites, seront appliqués, et ces règles et règlements sont par le présent appliqués au canal Murray, à l'exception de ce qui dans l'espèce se rapporte particulièrement et exclusivement aux travaux y dénommés.

Arrêté du conseil, 20 mai 1890.

Il a plu à Son Excellence, en vertu des pouvoirs qui lui sont conférés par le chapitre 37 des Statuts révisés, intitulé : "Acte concernant le département des chemins de fer et canaux," et de l'avis du Conseil privé de la reine pour le Canada, ordonner que les péages à imposer et percevoir sur le canal Murray maintenant ouvert à la circulation régulière seront fixés, et les dits péages sont par le présent fixés à un huitième des péages exigés pour le passage des canaux du Saint-Laurent.

ARRÊTÉ DU CONSEIL.

27 septembre 1890.

Sur mémoire du ministre des chemins de fer et canaux en date du 25 septembre 1890, représentant qu'à la date du 20 août 1890, un arrêté du conseil a été passé à l'effet de défendre l'emploi de chevaux de halage entre l'entrée d'aval du canal de Cornwall et l'écluse n° 20 pendant les travaux de l'agrandissement du canal;

Le ministre, considérant que cette défense entraîne l'emploi de remorqueurs et une augmentation de frais pour les intéressés, recommande, de l'avis du chef administratif du département des chemins de fer et canaux, que tous les remorqueurs employés faisant exclusivement le service de remorquage sur cette section du canal, aient le privilège de passer sans péage soit en remontant soit en descendant le canal entre l'entrée d'aval du canal et l'écluse n° 20 jusqu'à l'achèvement des travaux d'agrandissement de cette section.

Le comité soumet la recommandation ci-dessus à l'approbation de Votre Excellence.

ARRÊTÉ DU CONSEIL.

27 septembre 1890.

PRÉSENT :

SON EXCELLENCE LE GOUVERNEUR EN CONSEIL.

Il a plu à Son Excellence, en vertu des pouvoirs qui lui sont conférés par le chapitre 37 des Statuts révisés, intitulé : "Acte concernant le département des chemins de fer et canaux," et de l'avis du Conseil privé de la reine pour le Canada, déclarer que le canal Tay, aujourd'hui terminé, fait partie du canal Rideau, et que les règles et règlements pour l'administration, l'entretien, l'usage et la protection des canaux du Canada, faits et établis par l'arrêté du conseil du 26 octobre 1889 (arrêtés du conseil de 1889, chapitre 115), ainsi que les modifications et ajoutés, s'appliqueront au dit canal Tay, à l'exception de ce qui dans l'espèce se rapporte spécialement et exclusivement aux travaux autres que le canal Rideau.

Et il a encore plu à Son Excellence, en vertu des pouvoirs conférés par le dit acte, et de l'avis du Conseil privé de la reine pour le Canada, établir les péages suivants, et en autoriser la perception, sur le bras Tay du canal Rideau, aujourd'hui ouvert à la circulation régulière, savoir :

De Perth à Smith's-Falls, 1 section, ou $\frac{1}{3}$ du péage pour le canal Rideau.

De Perth à Kingston, 2 sections, ou $\frac{2}{3}$ du péage pour le canal Rideau.

De Perth au bassin à Ottawa, 2 sections, ou $\frac{2}{3}$ du péage pour le canal Rideau.

De Perth à la rivière Ottawa, 3 sections, ou le plein péage du canal Rideau.

Une partie de section sera traitée comme une section complète pour la perception des péages.

HOTEL DU GOUVERNEMENT, À OTTAWA.

MERCREDI, 25e jour de mars 1891.

PRÉSENT :

SON EXCELLENCE LE GOUVERNEUR GÉNÉRAL EN CONSEIL.

Il a plu à Son Excellence, après avoir examiné le tarif des péages sur les canaux du Canada, et les différents arrêtés du conseil en vertu desquels un droit spécial a été de temps à autre imposé temporairement sur certaines denrées alimentaires passant par le canal Welland et les canaux du Saint-Laurent à destination de Montréal et des ports à l'est de cette dernière ville, et en vertu des pouvoirs qui lui sont conférés par le chapitre 37 des Statuts révisés, intitulé : "Acte concernant le département des chemins de fer et canaux," et de l'avis du Conseil privé de la reine pour le Canada, ordonner que les modifications suivantes seront faites au tarif des péages en vigueur sur les canaux, et le dit tarif est en conséquence modifié comme suit :—

Il sera fait une remise des péages perçus sur le blé, le maïs, les pois, l'orge, le seigle et l'avoine (destinée à l'exportation) qui auront été transportés par les canaux Welland et du Saint-Laurent à destination de Montréal ou de ports à l'est de cette ville.

Cette remise devra réduire les péages à deux centins par chaque tonneau des produits ci-dessus ou de l'un d'eux aux conditions suivantes :—

1. Sur preuve que les produits ci-dessus, sur lesquels on pourra réclamer la remise, auront été primitivement expédiés à destination de Montréal ou de ports à l'est de cette ville avant de passer le canal Welland, et

2. Sur preuve qu'ils ont été réellement transportés à Montréal ou à l'un des ports à l'est de cette ville.

3. Le débordement, s'il est opéré à un port intermédiaire canadien, n'empêchera pas d'accorder cette remise.

Le présent arrêté du conseil ne sera en vigueur que pour l'année 1891.

(Signé)

JOHN J. MCGEE.

Greffier, Conseil privé.

L'honorable

Ministre des chemins de fer et canaux.

HOTEL DU GOUVERNEMENT, À OTTAWA.

MERCREDI, le 25e jour d'avril 1891.

PRÉSENT :

SON EXCELLENCE LE GOUVERNEUR GÉNÉRAL EN CONSEIL.

Il a plu à Son Excellence, en vertu des pouvoirs qui lui sont conférés par le chapitre 37 des statuts révisés, intitulé : "Acte concernant le département des chemins de fer et canaux, et de l'avis du Conseil privé de la reine pour le Canada, ordonner que les dispositions de l'arrêté du conseil du 25 mars 1891, autorisant la réduction des péages à deux centins (2 cts) par tonneau, pour le transport par le canal Welland et les canaux du Saint-Laurent de certains produits agricoles y dénommés, seront appliquées à toute partie de toute telle cargaison alléguée à Port-Colborne et rechargée pour être expédiée à Port-Dalhousie, et, de

plus, que les dispositions du dit arrêté du conseil seront appliquées aux dits produits quand ils seront expédiés des ports canadiens du lac Ontario.

(Signé)

JOHN J. MCGEE,

Greffier, Conseil privé.

L'honorable

Ministre des chemins de fer et canaux.

HOTEL DU GOUVERNEMENT, À OTTAWA.

MERCREDI, le 29e jour d'avril 1891.

PRÉSENT :

SON EXCELLENCE LE GOUVERNEUR GÉNÉRAL EN CONSEIL.

Il a plu à Son Excellence, en vertu des pouvoirs qui lui sont conférés par le chapitre 37 des Statuts révisés, intitulé : " Acte concernant le département des chemins de fer et canaux," et de l'avis du Conseil privé de la reine pour le Canada, ordonner que les dispositions des arrêtés du conseil du 22 mai 1890, et du 30 juin 1890, en vertu desquelles les steamers spécialement nolisés pour le transport des partis de plaisance allant et revenant le même jour sur le même steamer, étaient taxés à la moitié des péages ordinaires pour le passage du canal Lachine et de l'écluse de Sainte-Anne, et pour le passage du canal Welland, dans le cas des partis de plaisance allant de Toronto ou Hamilton à Sainte-Catherine, seront continuées pour la saison prochaine seulement, en ajoutant cependant aux dites dispositions pour la saison prochaine, que ce droit réduit conditionnellement s'appliquera aux partis de plaisance allant de Sainte-Catherine à Toronto ou Hamilton.

(Signé.)

JOHN J. MCGEE,

Greffier, Conseil privé.

L'honorable

Ministre des chemins de fer et canaux.

COPIE du rapport d'un comité de l'honorable Conseil privé, approuvé par Son Excellence le gouverneur général en conseil le 18 mai 1891.

Le comité, sur la proposition du ministre des chemins de fer et canaux au sujet des arrêtés du conseil du 25 mars et du 29 avril dernier, autorisant la réduction des péages sur certaines denrées passant par les canaux, dont les dispositions sont exécutées au moyen d'une remise de l'excédent de péages payés recom. mande que la dite remise soit payée à la fin de la présente saison, le ou vers le 1er décembre, et non dans le cours de la saison comme autrefois.

(Signé.)

JOHN J. MCGEE,

Greffier, Conseil privé.

L'honorable

Ministre des chemins de fer et canaux.

HOTEL DU GOUVERNEMENT, À OTTAWA.

LUNDI, le 18e jour de mai 1891.

PRÉSENT :

SON EXCELLENCE LE GOUVERNEUR GÉNÉRAL EN CONSEIL.

Il a plu à Son Excellence, en vertu des pouvoirs qui lui sont conférés par l'article 13 du chapitre 37 des Statuts révisés, intitulé : " Acte concernant le département des chemins de fer et canaux," et de l'avis du Conseil privé de la reine pour le Canada, ordonner que tous les dragueurs et bateaux de l'Etat passeront par les canaux en franchise, pourvu que les dits dragueurs et bateaux ne nuisent pas au passage des autres navires quels qu'ils soient.

(Signé.)

JOHN J. MCGEE,

Greffier, Conseil privé.

L'honorable

Ministre des chemins de fer et canaux.

Arrêté du conseil, 18 mai 1891.

Attendu que les travaux exécutés par les entrepreneurs pour l'agrandissement du canal Cornwall empêchent les bateaux à vapeur de la Compagnie de navigation Richelieu et Ontario d'arriver au quai sur la rivière en face du village de Cornwall, et que les dits bateaux à vapeur sont obligés, au lieu d'arrêter au dit quai, de passer par les deux écluses à l'entrée d'aval du canal pour arriver à un autre quai au village ;

Il a plu à Son Excellence, en vertu des pouvoirs qui lui sont conférés par l'article 13 du chapitre 37 des Statuts révisés, intitulé : " Acte concernant le département des chemins de fer et canaux," et de l'avis du Conseil privé de la reine pour le Canada, ordonner que les dits bateaux à vapeur de la Compagnie de navigation Richelieu et Ontario passeront en franchise par les dites deux écluses de l'entrée d'aval du canal Cornwall.

(Signé.)

JOHN J. MCGEE

Greffier, Conseil privé.

Arrêté du conseil, 31 octobre 1890.

Il a plu à Son Excellence, en vertu des pouvoirs qui lui sont conférés par le chapitre 37 des Statuts révisés, intitulé : " Acte concernant le département des chemins de fer et canaux," et de l'avis du Conseil privé de la reine pour le Canada, établir les péages et droits suivants, et en autoriser la perception, pour l'usage de la cale sèche à Bobcaygeon, et des écluses du canal de la Vallée de la Trent, pour l'hiver, et autres périodes moins longues.

Pour les navires.	Hiver.	Par jour.	Par semaine.
	\$	\$	\$
De plus de 15 tonneaux	30	4	12
De 15 tonneaux ou moins	20	3	10

B. H. TEAKLES,

Premier commis, recettes des canaux

DÉPARTEMENT DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
1er mars 1892.

RAPPORT

STATISTIQUE

DES

CHEMINS DE FER DU CANADA

CAPITAL, TRAFIC, ET FRAIS D'EXPLOITATION

1891.

IMPRIMÉ PAR ORDRE DU PARLEMENT.



OTTAWA

IMPRIMÉ PAR S. E. DAWSON, IMPRIMEUR DE SA TRÈS EXCELLENTE
MAJESTÉ LA REINE

1892

[N° 9b—1891.] *Prix : 10 centins.*

CHEMINS DE FER DU GOUVERNEMENT CANADIEN.

BUREAU DE L'INGÉNIEUR EN CHEF ET GÉRANT GÉNÉRAL.

OTTAWA, 28 avril 1892.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous soumettre la statistique des chemins de fer du Canada pour l'exercice terminé le 30 juin 1891, qui a été compilée de rapports assermentés faits par les différentes compagnies de chemins de fer au ministre des chemins de fer et canaux. J'introduis en premier lieu le tableau indiquant le développement des chemins de fer d'année en année depuis l'ouverture de la première ligne en 1837.

Année.	Milles en exploita- tion.	Année.	Milles en exploita- tion.
1836.....	0	1864.....	2,145
1837.....	16	1865.....	2,145
1838.....	16	1866.....	2,150
1839.....	16	1867.....	2,258
1840.....	16	1868.....	2,269
1841.....	16	1869.....	2,497
1842.....	16	1870.....	2,497
1843.....	16	1871.....	2,497
1844.....	16	1872.....	2,508
1845.....		1873.....	2,638
1846.....		1874.....	2,642
1847.....	59	1875.....	4,826
1848.....	59	1876.....	5,157
1849.....	59	1877.....	5,574
1850.....	71	1878.....	6,143
1851.....	93	1879.....	6,484
1852.....	212	1880.....	6,891
1853.....	423	1881.....	7,260
1854.....	657	1882.....	7,530
1855.....	855	1883.....	8,726
1856.....	1,296	1884.....	9,653
1857.....	1,428	1885.....	10,149
1858.....	1,654	1886.....	10,697
1859.....	1,997	1887.....	11,691
1860.....	2,087	1888.....	12,162
1861.....	2,087	1889.....	12,628
1862.....	2,110	1890.....	13,256
1863.....	2,110	1891.....	14,009

Les tableaux ci-annexés peuvent être résumés comme suit :—

Milles de chemins de fer terminés (lisses posées).....	14,633
Longueur des voies de garage.....	1,665
Milles de lisses de fer sur la ligne principale.....	764
do d'acier do	13,869
Capital versé (y compris les quatre items suivants)...	\$816,622,758
Bonis payés par le gouvernement.....	147,165,432
Prêts faits do	21,201,314
Actions souscrites par le gouvernement.	300,000
Subventions municipales.....	13,792,509
Milles de chemins de fer en exploitation.....	14,009
Recettes.....	\$48,192,099
Frais d'exploitation.....	34,960,449
Profits nets.....	13,231,649
Voyageurs transportés.....	13,222,568
Tonnes de fret transportées.....	21,753,290
Milles parcourus par les trains.....	43,399,178
Voyageurs tués.....	13
Nombre d'élevateurs.....	42
Passage de niveau, gardés.....	131
do non gardés.....	8,708
Ponts au-dessus de la voie.....	384
Passages de niveau d'autres chemins de fer.....	193
Raccordements avec d'autres chemins de fer.....	297
do des embranchements.....	187
Locomotives, en propriété.....	1,800
do louées.....	50
Wagons-dortoirs et wagons-salons, en propriété.....	125
do do loués..	17
Voitures de 1re classe, en propriété.....	818
do do louées.....	31
do 2e classe et d'immigrants, en propriété.	609
do do do louées.....	15
Wag. à bagage, wag.-poste et d'express, en propriété..	535
do do do loués.....	25
Wagons à bestiaux et wagons fermés, en propriété...	30,740
do do loués.....	3,625
Wagons-plateformes, en propriété.....	14,325
do loués.....	289
Wagons à houille et wagons à bascule, en propriété...	3,437
do do loués.....	122

CAPITAL NOMINAL PAYÉ.

	Milles construits.	Montant.	Par mille.
		\$ cts.	\$ cts.
Capital des actions ordinaires.....	14,633	238,769,386 36	16,317 11
do privilégiées.....	14,633	101,000,400 39	6,902 23
Dette garantie par obligations.....	14,633	292,291,653 68	19,974 82
Aide du gouvernement fédéral.....	14,633	142,934,780 54	9,767 97
do d'Ontario.....	6,089	6,032,584 92	990 73
do de Québec.....	2,806	10,879,133 93	3,877 09
do du Nouveau-Brunswick.....	1,360	4,297,500 71	3,159 98
do de la Nouvelle-Ecosse.....	788	2,007,995 87	2,548 22
do de l'Île du Prince-Edouard.....	211		
do du Manitoba.....	1,312	2,477,250 00	1,888 15
do de la Colombie-Britannique.....	687	37,500 00	54 58
do des Territoires du Nord-Ouest.....	1,373		
Aide des municipalités d'Ontario.....	6,089	10,166,305 81	1,669 63
do de Québec.....	2,806	2,428,918 62	865 62
do du Nouveau-Brunswick.....	1,360	286,500 00	210 66
do de la Nouvelle-Ecosse.....	788	277,685 00	352 39
do de l'Île du Prince-Edouard.....	211		
do du Manitoba.....	1,312	595,600 00	453 96
do de la Colombie-Britannique.....	687	37,500 00	54 58
do des Territoires du Nord-Ouest.....	1,373	25,000 00	18 21
Capital provenant d'autres sources.....	14,626	2,102,062 38	143 73
Total.....	14,633	816,647,758 21	55,808 62

Egal à une moyenne de \$1,759.34 par mille sur tout le parcours.

Prêts du gouvernement et des municipalités, bonis, etc., payés ou promis à des chemins de fer terminés, ou dont la construction est commencée :—

Gouvernement fédéral.....	\$ 146,791,274 10
do d'Ontario.....	6,187,007 44
do de Québec.....	14,397,508 12
do du Nouveau-Brunswick.....	4,587,346 81
do de la Nouvelle-Ecosse.....	2,135,995 87
do du Manitoba.....	2,478,300 00
do de la Colombie-Britannique.....	37,500 00
Municipalités d'Ontario.....	10,347,041 78
do de Québec.....	4,255,774 00
do du Nouveau-Brunswick.....	316,500 00
do de la Nouvelle-Ecosse.....	277,685 00
do du Manitoba.....	595,600 00
do de la Colombie-Britannique.....	37,500 00
do des Territoires du Nord-Ouest.....	25,000 00

\$ 192,470,033 12

ACCIDENTS FATALS.

	Voyageurs tués.	Employés tués.	Autres tués.	Total tués.
Tombés des wagons ou des locomotives.....	1	23	2	26
En embarquant ou débarquant des trains en mouvement.....	4	1	11	16
En préparant les trains.....		1		1
Attelant les wagons.....		7		7
Collisions et déraillements.....	8	10	1	19
Frappant des ponts.....		2		2
Marchant ou étant sur la voie.....		12	99	111
Autres causes.....		9	5	14
Totaux.....	13	65	118	196

CONCESSIONS de terrains aux chemins de fer construits ou en voie de construction.

Nom des chemins de fer.	Gouvernement.	Acres.	Acres vendus.	Montant réalisé.
				\$
Calgary et Edmonton.....	Fédéral.....	2,176,000		
Pacifique Canadien.....	do.....	26,408,000	10,427,129	22,189,657
Colonisation du Sud-Ouest du Manitoba.....	do.....	4,968,000	108,995	471,468
Esquimalt et Nanaïmo.....	do.....	1,900,000		
Grand Nord.....	Québec.....	140,000		
Grand-Nord-Ouest-Central.....	Fédéral.....	2,880,000		
Colonisation du lac Témiscamingue.....	Québec.....	250,000		
Basses-Laurentides.....	do.....	480,000	385,386	134,885
Manitoba et Nord-Ouest.....	Fédéral.....	2,918,400	225,762	573,284
Montréal et Occidental.....	Québec.....	350,000		
*Houillère et de Navigation du Nord-Ouest.....	Fédéral.....	1,401,600	95,641	128,399
Ottawa et Vallée de la Gatineau.....	Québec.....	450,000		
Qu'Appelle, Lac Long et Saskatchewan.....	Fédéral.....	1,329,333	128,000	121,600
Québec et Lac Saint-Jean.....	Québec.....	1,390,000	1,390,000	973,000
Comtés de l'Ouest.....	Nouvelle-Ecclse.....	150,000		
Montagne-de-Bois et Qu'Appelle.....	Fédéral.....	1,536,000		
Winnipeg et Baie-d'Hudson.....	do.....	8,480,000		

* Maintenant Compagnie du chemin de fer et de houille d'Alberta.

Les renseignements ont de nouveau été très retardés, par la faute de diverses petites compagnies qui négligent d'envoyer leurs rapports à temps, et dont quelques-uns ont été reçus à différentes dates en mars et avril, au lieu de l'avoir été le ou avant le 1er octobre, suivant les termes de l'acte. Je ne puis que répéter les recommandations souvent faites déjà de mettre la loi en force à ce sujet.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

COLLINGWOOD SCHREIBER,

Ingenieur en chef et gérant général.

Le secrétaire,

Département des chemins de fer et canaux.

TABLEAU indiquant la situation des chemins de fer du Canada le 30 juin 1891.

Nom du chemin de fer.	Description.	Distance.	
		Milles.	Total.
Cie de chemin de fer et de houille d'Alberta.	Ci-devant Cie de houille et de navigation du Nord-Ouest—De Dunmore, sur le C.P.P., à l'ouest jusqu'à la houillère à Lethbridge.....		174 1/2
Albert-Southern.....	Embranchement de la jonction Harvey à Alma.....		17 00
Baie des Chaleurs.....	Métapédia à l'aspébiac (60 milles de voie posés).....		100 00
Cie de chemin de fer et de navigation de la Baie de Quinté.	Deseronto, sur la baie de Quinté, lac Ontario, à la jonction de Deseronto, chemin de fer Grand-Tronc.....		3 50
Brantford, Waterloo et Lac Erié.....	Brantford, Ont., à Waterford, Ont.....		17 00
Bouctouche et Moncton.....	Moncton, sur l'Intercolonial, à Bouctouche, N.-B.....		32 00
Brockville, Westport et Sault Sainte-Marie.....	Brockville à Westport.....		45 00
Calgary et Edmonton.....	Calgary à Edmonton } (156 30 milles de voie posés) } do Macleod }	191 97 105 00	296 97
Canada-Atlantique.....	Cité d'Ottawa jusqu'à la frontière. Traverse le Saint-Laurent au Coteau sur un pont. Se relie au chemin de fer Grand-Tronc au Coteau et Lacolle.....		138 00
Canada-Southern.....	Ligne-mère—De Windsor au Pont Suspendu.....	126 18	
	Emb. d'Amherstburg—Essex-Centre à Amherstburg.....	15 70	
	Emb. de St-Clair—Jonct. de St-Clair à Courtright.....	62 63	
	Emb. de Fort-Erié—De Fort-Erié à la jonc. de Welland.....	17 50	
	Emb. d'Erié et Niagara—De Fort-Erié à Niagara.....	30 60	
	Emb. de Oil Springs—De Oil Springs à Oil City.....	5 50	
	Sarnia, Chatham et Erié—De Oil City à Petrolea.....	7 00	
	Leamington et St-Clair—Comber à Leamington.....	13 80	
Canada-Eastern.....	Ci-devant Nord et Ouest du Nouveau-Brunswick—Gibson à la jonction de Chatham, ch. de fer Interc. Blackville à Indiantown.....	107 00 9 00	
	Chatham à la jonction de Chatham.....	11 00	
Canadien du Pacifique: Possédé.....	Ligne-mère—Montréal à Vancouver.....	2,906 50	
	do Québec à la jonction de St-Martin.....	159 80	
(Ci-devant chemin de fer de la Rive-Nord).....	Embranchement—Grandes-Piles à Trois-Rivières.....	27 50	
	do Jonction de Joliette à St-Félix.....	16 80	
	do do Berthier à Berthier.....	2 00	
	do Ste-Thérèse à St-Lin.....	15 00	
	do do St-Eustache.....	8 00	
	do Jonction de St-Lin à St-Jérôme.....	11 00	
	do Stat. de Buckingham au vill. de Buckingham.....	4 20	
	do Hull à Aylmer.....	7 50	
	do Jonction de Carleton à Brockville.....	45 50	
	do Sudbury aux Mines de Cuivre.....	5 00	
	do do Sault Ste-Marie.....	182 50	
	do Jonction de Winnipeg à Emerson.....	64 80	
(Y compris le ch. de fer de colonisat. du Manitoba et du S.-O.)	do Winnipeg à Deloraine.....	201 60	
	do do Glenboro.....	116 80	
	do Rosenfeld à Gretna.....	13 70	
	do Winnipeg à Selkirk-Ouest.....	22 50	
	do do Stonewall.....	18 10	
	do Vancouver à Coal Harbour.....	1 20	
	do New-Westminster à la jonction Nord-Ouest.....	9 20	
Lignes affermées.....	Total de milles possédés.....	3,839 20	
	Atlantique et Nord-Ouest—Mile-End à la jonction de Mattawankeag, (y compris les anciens chemins de fer International, Waterloo et Magog).....		336 10
	Saint-Laurent et Ottawa—Ottawa à Prescott.....	51 80	
	Jonction de la Chaudière à Ottawa.....	4 70	
		56 50	
	A reporter.....	392 60	

TABLEAU indiquant la situation des chemins de fer, etc.—*Suite.*

Nom du chemin de fer.	Description.	Distance.		
		Milles.	Total.	
Canadien du Pacifique— <i>Suite.</i> Lignes affermées.....	Report	392	60	
	Ontario et Québec—			
	Montréal à Jonction de Toronto.....	339	00	
	London à Windsor.....	112	00	
			451	00
	Credit Valley—			
	Jonction de Toronto à St-Thomas.....	116	10	
	Jonction de Streetsville à Melville.....	31	60	
	Cataract à Elora.....	27	50	
			175	20
	Toronto, Grey et Bruce—			
	Toronto à Owen-Sound.....	116	60	
	Orangeville à Teeswater.....	67	10	
	Glenannan à Wingham.....	5	00	
			188	70
	Pacifique d'Ontario-Ouest—Woodstock à London. ...		26	60
	Jonction de Guelph—			
	Guelph, Ont., à la Jonction de Guelph, sur le chemin de fer de Credit Valley, C.P.C.....		15	50
	Nouveau-Brunswick—			
	De Gibson à Edmundston	164	00	
	Emb. de la jonct de Newbury à Woodstock	6	00	
	do Aroostock à la frontière du Maine.....	4	00	
	Woodstock à St-Stephens et St-Andrews... ..	127	00	
Carleton à Ste-Croix et Vanceboro'.....	92	00		
Jonction de Frédéricion à Frédéricion.....	22	50		
		415	50	
Colombie et Kootenay—				
De la décharge du lac Kootenay à la riv. Colombie.		28	50	
Jonction de Toronto à Strachan Avenue.		3	20	
	Total de milles affermés.....	1,696	80	
	do possédés.....	3,839	20	
	do en exploitation.....		5,536	00
Chemins de fer de l'Etat... ..	Intercolonial—			
	Halifax à Lévis.....	675	00	
	Moncton à St-Jean.....	89	00	
	Truro à Trenton.....	44	00	
	New-Glasgow à Mulgrave.....	82	00	
	Stellarton à Pictou.....	14	00	
	Pointe Tupper à Sydney	91	00	
	Trenton à Pictou Landing.....	7	00	
	Painsec à la Pointe-du-Chêne.....	11	00	
	Emb. à Sydney-Nord.....	5	00	
	do Dalhousie.....	7	00	
	do St-Charles.....	25	00	
	do Dartmouth.....	5	00	
	do Indiantown.....	14	00	
	do Jonction d'Oxford à la Pte Brown..	67	00	
	do Pugwash	5	00	
			1,141	00
	Ile du Prince-Edouard—			
	Ligne-mère—Alberton à Georgetown.....	147	00	
	Emb.—Mount Stewart à Souris.....	38	40	
do Alberton à Tignish.....	13	10		
do Ligne de Comté à Cap-Traverse....	12	10		
		210	60	
		1,351	60	

TABLEAU indiquant la situation des chemins de fer, etc.—*Suite.*

Nom du chemin de fer.	Description.	Distance.	
		Milles.	Total.
Caraquette.....	De la jonction de Gloucester, chemin de fer Intercolonial, à 5 milles au sud de la station de Bathurst, en allant vers l'est le long de la baie des Chaleurs, jusqu'à Shippegan Harbour, N.-B.		68 00
Carillon et Grenville.....	Carillon à Grenville, P. Q., se reliant à chaque extrémité à la Compagnie de Navigation de l'Ottawa. (Largeur de la voie, 5 pieds 6 pouces).....		13 00
Ontario-Central.....	De Picton, comté de Prince-Edouard, Ont., aux mines de fer de Coe-Hill, Wollaston, comté de Hastings; se relie au Grand-Tronc à Trenton, au Midland, à 2 milles à l'ouest de Stirling, et à l'Ontario et Québec, dans le township de Rawdon.....		104 00
Chemin de fer Central du Nouveau-Brunswick.....	De Norton Station, sur le chemin de fer Intercolonial, à Chipman.....	44 66	
	De Hampton à Quaco (ci-devant chemin de fer de Saint-Martin et Upham).....	30 00	74 66
Vallée de la Cornwallis.....	De Kingsport, dans le bassin de Minas, N.-E., à Kentville, sur le chemin de fer Windsor et Annapolis.....		14 00
Cie de houille et de chemin de fer de Cumberland (ci-devant Spring-Hill et Parrsboro').....	De la jonction de Spring-Hill, chemin de fer Intercolonial, aux mines de Spring-Hill, N.-E., et Parrsboro', sur la baie de Fundy.....	32 00	
	Embranchement de Spring-Hill et Oxford, des mines de Spring-Hill au village d'Oxford, sur le chemin de fer Oxford et New-Glasgow.....	14 00	46 00
Comté de Drummond.....	De Sainte-Rosalie, P. Q., à Ball's Wharf, se relie au C. C. P. à Drummondville.....		62 81
Elgin, Petitcodiac et Havelock.....	D'Elgin, comté d'Albert, N.-B., à la jonction de Petitcodiac, chemin de fer Intercolonial; de ce dernier endroit à Havelock, comté de King.....		28 00
Erié et Huron.....	De Rondeau, lac Erié, Ont., à Sarnia, passant par la ville de Chatham, Ont.; se relie au chemin de fer du Sud du Canada et au Grand-Occidental.....		75 75
Esquimalt et Nanaïmo.....	Victoria à Wellington.....		78 00
Frédéricton et Cie du pont du chemin de fer de Sainte-Marie.....	Reliant le chemin de fer Frédéricton, à Frédéricton, au chemin de fer Northern and Western, à Ste-Marie.....		1 33
Grand-Tronc— Divis. du Grand-Tronc (poss.)..	Ligne-mère—De Port-Edward à la Pointe-Lévis et Island Pond.....	719 50	
	Montréal à Dorval.....	10 25	
	Prol. de Sarnia—De Port-Edward au Gr.-Occidental..	3 00	
	Embranchement—De Montréal aux quais.....	2 00	
	Embranchement de Trois-Rivières—Arthabaska à Doucet's Landing.....	35 25	
	Embranc. de Kingston—Ligne-mère jusqu'à Kingston.	2 25	
	Embranchement de Galt et Waterloo—De Waterloo et Berlin à Galt.....	14 50	
	Embranchement de London—De Ste-Marie à London..	22 00	
	Embr. de Champlain—De St-Lambert à Rouse's Point, de Montréal à Lachine, St-Isidore à la front. prov..	66 00	
	Union Jacques-Cartier—De Jacques-Cartier à la jonction du chemin de fer Canadien du Pacifique.....	6 50	
	Chemin de fer du Nord—		
	Ligne-mère—De Toronto à Gravenhurst.....	111 49	
	Embranch.—Allandale à Collingwood.....	31 76	
	do Collingwood à Meaford.....	20 50	
	do Tramway de Flos—Elmsvale à Hillsdale.....	8 28	
	A reporter.....		1,053 28

TABLEAU indiquant la situation des chemins de fer, etc.—*Suite.*

Nom du chemin de fer.	Description.	Distance.	
		Milles.	Total.
	Report	1,053	28
Grand-Tronc— <i>Suite.</i> Divis. du Grand-Tronc (poss.)..	Hamilton et Nord-Ouest— Ligne-mère—De Port-Dover, sur le lac Erié, à Allandale, sur le lac Huron.....	134	07
	Embranchement—Beeton à Collingwood.....	39	83
Division du Grand-Occidental..	Ligne-mère—Des Chutes Niagara à Windsor.....	229	50
	Embranch. de Toronto—D'Hamilton à Toronto.....	38	50
	do Galt—D'Harrisburg à Guelph.....	27	18
	do Brant—D'Harrisburg à Brantford.....	8	00
	do Sarnia—Komoka à Sarnia.....	50	75
	do Petrolia—Wyoming à Petrolia.....	4	75
	Ligne auxiliaire—De Fort-Erié à Glencoe.....	145	50
	Emb. d'Allanburg—D'Allanburg à la jonct. de Clifton	8	32
	Welland—De Port-Colborne à Port-Dalhousie, Ont. . .	25	00
Affermés et en exploitation.....	Wellington, Grey et Bruce—Guelph à Southampton et Palmerston à Kincardine.....	168	35
	London et Port-Stanley—London à Port-Stanley....	23	66
	London, Huron et Bruce—De Hyde-Park à la jonction Wingham.....	68	89
	Brantford, Norfolk et Port-Burwell—Brantford à la jonction Tilsonburg.....	34	75
	NOTE.—Le chemin de fer de la Baie Georgienne et du Lac Erié comprend les anciens chemins de fer de la Baie Georgienne et Wellington, et Port-Dover et Lac Huron, et Stratford et Huron.....		
	Buffalo et lac Huron—Goderich à Fort-Erié.....	162	00
	Baie Georgienne et Lac Erié—Port-Dover à Wiarton..	172	75
	Norfolk-Sud—De Simcoe à Port-Rowan.....	17	00
	Jonction de Montréal et Champlain—De Brosseau à Dundee, et de Saint-Martin à Valleyfield.....	81	25
	Jonction du Nord et du Pacif. (du ch. de fer du Nord à Gravenhurst jusq. sa jonct. avec le ch. de fer Cana- dien du Pacif. à la riv. de la Vase, lac Nipissingue) . .	111	37
	Simcoe-Nord—De Colwell à Penetanguishene.....	33	34
	Cobourg, Blairton et Marmora—De Cobourg à Har- wood.....	15	00
	De Blairton au C. C. P.....	8	00
Affermés—Division de Midland	Midland—De Port-Hope à Peterboro' et Midland sur la baie Georgienne.....	165	75
	Toronto et Nipissingue (y compris l'ancien chemin de fer de la jonction de Simcoe).....	111	50
	Grande-Jonction—De Belleville à Hastings-Nord et Peterboro'.....	85	40
	Whitby et Haliburton (y compris les anciens chemins de fer Victoria et Whitby, Port-Perry et Lindsay..	99	75
	De la jonction de Madoc et Bridgewater.....	8	50
	Peterboro' au quai Chemong.....	8	22
		*	
Grand-Occidental.....	De Dundas, comté d'Huntingdon, Qué., à Lévis, Qué. (en construction, 60 milles).....	220	00
	Embranchement de Saint-Lambert à Rouse's Point (13 milles de voie sont posés).....	36	00
Affermés.....	Montréal et Sorel—De la jonction du G.-T. à Saint- Lambert, jusqu'à Armstrong, vis-à-vis Sorel....	45	00
Grand-Northern.....	A partir de Saint-André, sur la riv. Ottawa, jusqu'à Québec; 18 milles construits de Saint-Jérôme à Sainte-Julienne.....		170
Grand Central du Nord-Ouest...	Brandon, <i>via</i> Battleford, aux Montagnes Rocheuses.....		50

*Y compris divers raccordements, 5'06 milles.

TABLEAU indiquant la situation des chemins de fer, etc.—*Suite.*

Nom du chemin de fer.	Description.	Distance.	
		Milles.	Total.
Hereford	De la frontière internationale à Dudswell, comté de Wolfe, se reliant avec le chemin de fer C.C.P. à Cookshire, et avec le Québec-Central à Dudswell... Dudswell aux carr. à chaux (Dominion Lime Company)	48'04 4'80	52,84
Irondale, Brancroft et Ottawa....	D'Orillia, Ont., à Ottawa (tracé de Mackinmont à Brancroft, 50 milles). Se reliera au Grand-Tronc et Northern à Orillia. Aussi au chemin de fer Kingston et Pembroke, et au chemin de fer C.C.P. à Ottawa. 12 milles de voie posés)		
Joggins.....	De Maccan Station, Intercolonial, à Prospect-Mine.....		225'00
Kent Northern.....	Richibouctou, N.-B., au chemin de fer Intercolonial.....		13'00
Kingston et Pembroke	Ligne-mère—Kingston à Pembroke	103'00	34'00
	Emb. de Glendon—Bedford à Zanesville	4'00	
	do Jusqu'au mines de Robertsville.....	1'00	
Kingston et Pembroke.....	Emb. de Glendon—Jusq. moulin de Doran, aux usines de charb. de bois, moulin McLaren, mine de Bethune, moulin Lavant, moulin de Clyde Forks et moulin Francis	4'00	112'00
Kingston, Napanee et de l'Ouest.	(Ce ch. de fer se relie au Grand-Tronc, à Kingston, au ch. de fer C. du Pac. au lac Sharbot et à Renfrew).. Ci-devant le Napanee, Tamworth et Québec :— Napanee à Tamworth	28'50	56'45
	Yarker à Harrowsmith	7'00	
	Tamworth à Tweed	20'95	
L'Assomption.....	De la station de L'Epiphanie, C. C. P., à L'Assomption		3'00
Lac Érié, Essex et Rivière Dé-troit	De Walkerton, Ont., sur le Grand-Tronc, à Leaming-ton, sur le chemin de fer Canada-Southern		42'00
Chemin de fer de Colonisation du Lac Témiscamingue.....	Mattawa à la tête du lac Kippewa.....		15'50
Basses-Laurentides (ci-devant St-Laurent, Basses-Laurentides et Saguenay)	De Saint-Tite, sur le chemin de fer du Pacifique, à la Rivière à Pierre, sur le chemin de fer Québec et Lac Saint-Jean. (39 milles de voie posés)		42'75
Manitoba et Nord-Ouest.....	Du Portage-la-Prairie à Yorkton	223'05	249'97
	Embranchement de la Rivière aux Coquilles	11'45	
	Affermé—Saskatchewan et Western—De Minnedosa à Rapid City	15'47	
Vallée du Massawippi.....	De Lennoxville à la frontière du Vermont, où il se relie aux chemins de fer des Rivières Connecticut et Passumpsic. Il se relie aussi aux chemins de fer Grand-Tronc et Pacifique Canadien à Lennoxville..... Embranch.—De la jonction de Stanstead à Stanstead.	32'00 2'00	34'00
Montréal et Lac Makinongé.....	De Saint-Félix à Saint-Gabriel de Brandon		12'75
Montréal et Jonction du Vermont	De sa jonction avec le ch. de fer Stanstead, Shefford et Chambly, à 2½ milles à l'est de Saint-Jean, P. Q., à son raccord. av. le ch. de fer Vermont et Canada à la frontière du Vermont. Il se relie aussi à Stanbridge avec le ch. de fer de jonct. du lac Champlain et du St-Laurent		23'60
Montréal et de l'Ouest.....	De Saint-Jérôme, sur le C. C. P. à Sainte-Agathe. (18 milles construits).....		30'00
Montréal et Ottawa.....	Jonction de Vaudreuil, ch. de fer du G.-T., à Rigaud.....		16'50

TABLEAU indiquant la situation des chemins de fer, etc.—*Suite.*

Nom du chemin de fer.	Description.	Distance.	
		Milles.	Total.
Nouveau-Brunswick et Ile du Prince-Edouard	De la station de Sackville, chemin de fer Intercolonial, au Cap Tourmentin		36 00
Pacifique-Nord et Manitoba.....	Winnipeg à la frontière internationale	65 30	
	Jonction du Portage au Portage-la-Prairie	52 50	
	Morris à Brandon	145 50	263 30
Nosbonsing et Nipissingue	De Nosbonsing, sur le chemin de fer Canadien du Pacifique, au lac Nipissingue		5 50
Central, Nouvelle-Ecosse	1 ^e Middleton, sur le chemin de fer Windsor et Annapolis, à la ville de Lunenburg, sur la côte de l'Atlantique, N.-E.		74 00
Montagne Orford	De Eastman à Kingsbury, P.Q. (10 milles en voie de construction)		31 00
Ottawa et Vallée de la Gatineau..	De la station du Pacifique Canadien à Hull, Qué., à Wakefield		20 00
Pontiac et Renfrew.....	De la stat. de Wyman, sur le ch. de fer de jonct. de Pontiac du Pac. aux mines de Bristol, Cté de Pontiac, Q.		4 25
Jonction de Pontiac du Pacifique.	De sa jonction avec le chemin de fer Canadien du Pacifique à Aylmer, Qué., à Pembroke, Ont.		85 00
Port-Arthur, Duluth Ouest.....	(Les lisses ne sont posées que sur 71 milles à p. Aylmer) Port-Arthur à la frontière Internationale		84 66
	(Se relie au C.C.P. à Port-Arthur et au Fort-William; 60 milles de voie posés.).....		
Qu'Appelle, Lac Long et Saskatchewan.....	Du chemin de fer Canadien du Pacifique à Régina, en allant vers le nord-ouest jusqu'à Prince-Albert		247 19
Québec et Lac Saint-Jean.. ..	Québec à Roberval	191 00	
	De la jonction Chambord à Chicoutimi et St-Alphonse	5 00	
	De la jonction de Lorette à la jonction du Can. du Pac.	8 00	204 00
	De sa jonction avec le chemin de fer de la Rive-Nord, 4 milles de Québec, à Roberval, Lac Saint-Jean, 191 milles terminés		
	Embranchements non construits—		
	De Saint-Gabriel à la Rivière aux Pins	10 00	
	Rivière à Pierre à La Tuque.....	45 00	
	Chambord à Chicoutim	70 00	153 50
Québec-Central	Ligne-mère—Sherbrooke à la jonction d'Harlaka, chemin de fer Intercolonial, 5 milles de Lévis, Qué.	137 50	
	Emb. Chaudière—Jonction de la Beauce à St-François.	15 00	
	Emb. Angus—D'Angus-Est aux moulins d'Angus.....	1 00	25 00
	(Se relie au Grand-Tronc, au Passumpsic et au Pacifique Canadien à Sherbrooke.)		
Québec, Montmorency et Charlevoix	De Hedleyville, paroisse de St-Roch, Qué., à Ste-Anne		21 00
Stanstead, Shefford et Chambly..	De sa jonct. avec le ch. de fer de jonct. de Montréal et du Vermont, près St-Jean, Q., à l'est vers Waterloo... ..		43 00
	(Se relie au chemin de fer du Sud-Est et à celui de la jonction de Chapleau et du Saint-Laurent).....		
Shuswap et Okanagan.....	De Sicamous, C.C.P., à proximité du lac Okanagan.. ..		51 00
Ligne de la Rive (ci-devant Grand-Sud).....	De Saint-Jean à Saint-Stephen, N.-B.		82 50
Vallée de Stewiacke et Lansdowne	Du garage Graham, chemin de fer Intercolonial, à la Stewiacke supérieure, et de là à Lansdowne (12 milles en construction).....		37 00

TABLEAU indiquant la situation des chemins de fer, etc.—Fin.

Nom du chemin de fer.	Description.	Distance.	
		Milles.	Total.
Sud-Est	Ligne-mère—De Farnham-Ouest à la frontière.	44 00	260 00
	Division Nord—De la jonction de Sutton à Sorel.	96 00	
	Embranchement—Drummondville à L'Avenir.	12 00	
	Lignes affermées—		
	Montréal, Portland et Boston—Longueuil et Saint-Lambert à Farnham.	36 00	
	Embranchement—Marieville à Saint-Césaire.	9 00	
	Jonction du Lac Champlain et Saint-Laurent—Stanbridge à Saint-Guillaume.	63 00	
	(Se relie aux chemins de fer Connecticut et Passumpsic Grand-Tronc et Stanstead, Shefford et Chambly.)		
Sainte-Catherine et Niagara Central.	Sainte-Catherine, Ont., aux Chutes Niagara.		12 35
Prolongement de chemin de fer et pont de Saint-Jean.	Se trouve dans les limites de la cité de Portland, N.-B., et relie l'Intercolonial aux chemins de fer du Nouveau-Brunswick.		1 75
Vallée de la Saint-Jean et Rivière-du-Loup.	De Frédéricton, N.-B., à Woodstock, N.-B. (7 milles en voie de construction).		65 00
Salisbury et Harvey.	Ci-devant chemin de fer Albert—		53 25
	Salisbury à Albert.	45 00	
	Embranchement aux moulins.	2 00	
	Hillsboro' à l'île Gray.	1 00	
	Albert à Prescott.	1 00	
	Harvey à Albert.	3 00	
	Creek Pierreux à la mine de Manganèse.	1 25	
Compagnie du Tunnel St-Clair.	D'un point sur le chemin de fer G.-T. dans la ville de Sarnia jusqu'à un point de la jonction de Chicago et du G.-T. à Port Huron, E.-U.A.		2 23
Mille-Iles.	Gananoque à la station de Gananoque, ch. de fer G.-T.		4 08
Témiscouata.	De la Rivière-du-Loup, Qué., sur l'Intercolonial, à Edmundston, N.-B., sur le chemin de fer du N.-B.		81 00
Vallée de la Tobique.	De Perth-Centre, sur le chemin de fer C.P., à Red Rapids (6 milles de rails posés).		14 00
	De Waterloo à Elmira (en voie de construction).		10 25
Jonction de Waterloo.	Yarmouth à Annapolis, N.-E.		87 00
Windsor et Annapolis.	Windsor à Annapolis, N.-E.	84 00	116 00
	Ligne affermée.	Embranch. de Windsor—De Windsor à la jonction de Windsor, ch. de fer Intercolon., 14 milles d'Halifax. ....		32 00
Montagne-de-Bois et Qu'Appelle.	Du chemin de fer Canadien du Pacifique, près de la station de Qu'Appelle, à Fort-Qu'Appelle; de là vers le nord-ouest (17 milles en voie de construction).		110 00
Winnipeg et Baie-d'Hudson.	De Winnipeg à Port-Nelson, sur la baie-d'Hudson (40 milles construits, de Winnipeg à Saint-Laurent, sur le lac Manitoba.)		650 00

ÉTAT SOMMAIRE.

N^o 2.—PARTICULARITÉS de construction, etc.,

Numéro.	Nom du chemin de fer.	Longueur de la ligne.				Longueur des voies de service.	Poids par verge.	
		Complétée. (Lisses posées.)	En voie de construction.	Lisses de fer.	Lisses d'acier.		Lisses de fer.	Lisses d'acier.
1	Cie de ch. de fer et de houille d'Alberta.	174.12		174.12	12.31		28, 30, 35	
2	Albert-Sud	17.00	1.00	17.00	38		56	
3	Baie des Chaleurs	60.00		60.00	6.00		56	
4	Cie de navigation de la Baie de Quinté.	3.50		3.50	3.00		50	
5	Brantford, Waterloo et Lac Erié.	17.00		17.00	.66		56	
6	Brockville, Westport et Sault Ste-Marie	45.00		45.00	1.80		56	
7	Bouctouche et Moncton.	32.00		32.00	3.25		56	
8	Calgary et Edmonton.	156.30		156.30	4.30		56	
9	Canada-Atlantique	138.00		138.00	40.00		56	
10	Canada Eastern.	127.00		127.00	6.00		56½ & 60	
11	Canada Southern	378.91	32.12	346.79	139.47	60	80, 65 & 60	
12	Chemins de fer du gouvern. canadien—							
	Intercolonial	1142.00		1142.00	140.25		56, 57½ & 67	
	Ile du Prince-Edouard.	210.60	136.91	73.69	15.71	40	50 & 5	
13	Canadien du Pacifique. 3,415.30							
	Atlantique et Nord-Ouest. . . 336.10							
	Colonisation, Sud-Ouest du							
	Manitoba. 217.80							
	Rive-Nord. 206.10							
	Saint-Laurent et Ottawa. . . 56.50							
	Toronto, Grey et Bruce. . . . 188.70							
	Ontario et Québec. 451.50							
	Credit-Valley. 175.20		74.50	5462.40	484.60		52 to 72	
	Pacifique d'Ontario-Ouest. . . 26.60							
	Jonction de Guelph. 15.00							
	Nouveau-Brunswick. 416.40							
	Columbia et Kootenay. 28.50							
	Jonct. de Toronto à Strachan							
	Avenue. 3.20							
14	Caraguet.	68.00		68.00	3.25		50	
15	Carillon et Grenville.	13.00	13.00		0.25	65		
16	Ontario-Central.	104.00		104.00	11.00		42 & 56	
17	Central du Nouveau-Brunswick.	74.66		74.66	2.50		52 & 56	
18	Vallée de la Cornwallis	14.00		14.00	1.00		56	
19	Cie de ch. de fer et houille de Cumberland	46.00		46.00			56 & 67	
20	Comté de Drummond.	62.81		62.31	3.20		56 & 60	
21	Elgin, Petitcodiac et Havelock.	28.00		28.00	2.00		44, 52 & 56	
22	Erié et Huron.	75.75	1.75	74.00	4.87		54 & 56	
23	Esquimalt et Nanaimo.	78.00		78.00	2.08		50 & 54	
24	Cie de chemin de fer et de pont de Frédérickton et Sainte-Marie.	1.33		1.33			60	
25	Grand-Tronc. 879.59							
	Buffalo et Lac-Huron. 162.00							
	Grand-Tronc, Baie Georgienne et Lac Erié. 172.75							
	Jn. de Montr. et Champlain. . . 81.25							
	Great-Western. 540.72							
	London et Port-Stanley. 23.84							
	Wellington, Grey et Bruce. . . 168.09							
	London, Huron et Bruce. . . . 68.89							
	Brantford, Norfolk et Port-Burwell. 34.73							
	Midland. 173.97							
	A reporter. 8603.88	1.00	253.78	8345.10	887.83			

pour l'année terminée le 30 juin 1891.

Numéro.	Nombre de traverses par mille.	Attaches de lisses, etc.	Pas-sages à niveau.		Nombre de ponts au-dessus de la voie.	Hauteur des ponts au-dessus du niveau des rails.	Croisements avec d'autres chemins de fer.	Nombre de jonctions avec d'autres chemins de fer.	Nombre de jonctions avec des embranchements.	Rayon maximum des courbes.	Maximum de la rampe au mille.	Largeur de la voie.	
			Nombre d'élevateurs.	Gardés.									Non gardés.
2112 et 2640	Eclisses.			10			1	2	573	52.80	3.0	1	
2640	do			11			2	2	955	120.4	3½	2	
2600	do			1	23		1	1	717	67.4	3½	3	
3000	do			11			1	1	400	90.4	3½	4	
2700	do			18	1	20	2	2	955	39.6	4.8½	5	
2640	Joint Fisher						2	2	717	58.4	3½	6	
2640	Eclisses			18			1	1	955	73.4	3½	7	
2600	do			20			4	4	1146	53.4	3½	8	
3000	do			6		3	6	4	2865	40.4	3½	9	
2640	Eclisses et cornières			1	30		1	4	955	80.4	3½	10	
2800	Joint brisé			3	375	16	19	16	913	75.4	3½	11	
2640-2112	Eclisses et cornières	1	9	429	29	18½ à 35	6	24	694	65.4	3½	12	
2640	do			956	2	17½			396	90.3	6		
2640-3168	Eclisses et barres à cornières.	6	25	2562	75	20 à 22.10	46	71	500	*237.6	4.8½	13	
2600	Eclisses								1000	60.4	8½	14	
1760	Coussinets		1	8	1	17			1910	100.5	6	15	
2640	Eclisses et boulons.			94			4	4	955	105.4	8½	16	
2640	do			40			2	2	955	74.4	8½	17	
2600	do et boulons taraudés.			21			1	1	955	74.80	4.8½	18	
2600	do			13			1	1	820	160.4	8½	19	
2640	Cornières et éclisses			37			1	2	717	80.4	8½	20	
2200	Eclisses			22			1	1	717	90.4	8½	21	
2240 et 2316	do			108			4	5	661	52.4	8½	22	
2992	Cornières, éclisses et boulons.			15	2	23			573	80.4	8½	23	
2564	do do									50.4	8½	24	
				7	45	4798	130	88	150	70			

* Temporaire.

N° 2.—PARTICULARITÉS de construction, etc.,

Numéro.	Nom du chemin de fer.	Longueur de la ligne.				Longueur des voies de service.	Poids par verge.	
		Complétée. (Lisses posées.)	En voie de construction.	Lisses de fer.	Lisses d'acier.		Lisses de fer.	Lisses d'acier.
						Lbs.	Lbs.	
	Report	13921 20	142 66	500 78	13420 24	1608 13		
61	Shuswap et Okanagan.....	51 00			51 00		56	
62	Stanstead, Shefford et Chambly.....	43 00		29 00	14 00	5 50	60	
63	Sainte-Catherine et Niagara-Central....	12 35			12 35	65	56	
64	Cie du Tunnel de Saint-Clair.....	2 23			2 23		100	
65	*Pont de St-Jean et prolong. de ch. de fer	1 75			1 75		60	
66	Vallée de la St-Jean et Rivière-du-Loup		6 00					
67	Sud-Est.....	152 00						
	Montréal, Portland et Boston 45 00	260 00		75 00	185 00	36 00	56	
	Lac Champlain et jonction du Saint-Laurent. 63 00							
68	Vallée de la Stewiacke et Lansdowne....		10 00					
69	Témiscouata.....	81 00	32 00		81 00	4 00	56	
70	Mille-Iles.....	4 08			4 08	1 00	56	
71	Vallée de la Tobique.....	14 00			14 00			
72	Jonction de Waterloo.....		10 25				65	
73	Comtés de l'Ouest.....	87 00		61 00	26 00	4 00	56	
74	Windsor et Annapolis..... 84 00	116 00		98 25	17 75	4 50	50 et 67	
	Jonction de Windsor..... 32 00							
75	Winnipeg et Baie-d'Hudson.....	40 00			40 00	2 00		
76	Montagne de Bois et Qu'Appelle.....		17 00					
		14633 61	217 91	764 03	13869 58	1665 78		

* Exploité par le C.C.P.

pour l'année terminée le 30 juin 1891—Fin.

Numéro.	Attaches des lisses.	Nombre de traverses par mille.		Nombre de ponts au-dessus du niveau des rails.	Hauteur des ponts au-dessus du niveau des rails.	Nombre de croisements avec d'autres chemins de fer.	Nombre de jonctions avec d'autres chemins de fer.	Nombre de jonctions avec des embranchements.	Rayon maximum des courbes.	Maximum de la rampe au mille.	Largeur de la voie.
		Gardés.	Non gardés.								
		Nombre d'élevateurs.	Nombre de passages à niveau.	Nombre de ponts au-dessus de la voie.	Pieds.						
		42	129	8273	379		178	267	178		
2640	Eclisses		15								57 4 8 1/2
2400	do et coussinets en f. forgé.....		42				3	4			60 4 8 3/4
2500	do		17	2	22	1	1		717		79 4 8 3/4
								2			4 8 3/4
		1	3								4 8 3/4
2640	Eclisses et barres à cornières.....	1	221	2	19 2	10	15	6	819		86 4 8 1/2
2640	Eclisses		27				1	2	955		79 4 8 3/4
3000	Barres à cornières.....		8				1		660		84 4 8 3/4
			12				1		717		4 8 3/4
2640	Barres à cornières.....		15						2292		52 4 8 3/4
2600	Eclisses et barres à cornières.....								600		84 4 8 3/4
2640	do		69	1	32		4		696		75 50 4 8 3/4
			6				1				
		42	131	8708	384		193	297	187		

N° 3.—PARTICULARITÉS du matériel roulant

Table with 10 columns: Nombre, Nom du chemin de fer, Longueur de la ligne (Terminée, En voie de construction), Nombre de locomotives (En pro. prêtés, Loués), Nombre de wagons-dortoirs (En pro. prêtés, Loués), Nombre de wagons-palais (En pro. prêtés, Loués), and Observations. Rows include Cie houillère et de chemin de fer d'Alberta, Albert-Sud, Baie des Chaleurs, etc., totaling 25 entries.

pour l'exercice terminé le 30 juin 1891.

Table with 10 columns: Nombre, Nom du chemin de fer, Longueur de la ligne, Nombre de locomotives, Nombre de wagons-dortoirs, Nombre de wagons-palais, Observations, and Numerical data for the 1891 exercise. Includes a note '*Y compris les wagons à charbon.' and '*Prêts spéciaux.'

N^o 4.—ÉTAT sommaire des opérations de l'année, et du

Nombre.	Nom du chemin de fer.	Milles parcourus.	Nombre de milles parcourus par les		
			Convois de voyageurs.	Convois de fret.	Trains mixtes.
1	Cie de chemin de fer et de houille d'Alberta.....	174 12		211,409	72,856
2	Baie de Quinté et Cie de Navigation.....	3 50	4,382	2,191	15,337
3	Brantford, Waterloo et Lac Erié.....	17 00			23,656
4	Boucoucher et Moncton.....	32 00			20,700
5	Canada Atlantique.....	138 00	193,770	235,046	
6	Canada-Est.....	127 00	73,242	96,361	Plus haut.
7	Canada-Sud.....	378 91	1,174,330	1,915,062	164,878
8	Chemins de fer de l'Etat—				
	Intercolonial.....	1,142 00	1,261,471	3,766,320	Plus haut.
	Ile du Prince-Edouard.....	210 60	92,261	173,405	do
9	Canadien du Pacifique.....	3,415 30			
	Atlantique et Nord-Ouest.....	336 10			
	Colonisation du Sud-Ouest du Manitoba..	217 80			
	Rive-Nord.....	206 10			
	Saint-Laurent et Ottawa.....	56 50			
	Toronto, Grey et Bruce.....	188 70			
	Ontario et Québec.....	451 50	5,209,356	7,515,135	1,029,523
	Credit-Valley.....	175 20			
	Pacifique d'Ontario-Ouest.....	26 60			
	Jonction de Guelph.....	15 00			
	Nouveau-Brunswick.....	416 40			
	Colombie et Kootenay.....	28 50			
	Jonction de Toronto à l'Avenue Strachan.	3 20			
10	Caraqueette.....	68 00			28,560
11	Carillon et Grenville.....	13 00	7,950	450	
12	Ontario Central.....	104 00	20,000	24,000	66,000
13	Central du Nouveau-Brunswick.....	74 66			50,100
14	Vallée de la Cornwallis.....	14 00		1,056	9,744
15	Cie de chemin de fer et houillère de Cumberland.....	46 00			
16	Comté de Drummond.....	62 81	20,625	870	31,175
17	Elgin, Petitoodiac et Havelock.....	28 00			16,794
18	Erié et Huron.....	75 75	43,246	39,886	45,147
19	Esquimalt et Nanaimo.....	78 00	92,093	64,078	Plus haut.
20	Frédéricton et Cie de ch. de fer et pont de Ste-Marie.	1 33			
21	Grand-Tronc.....	879 59			
	Buffalo et Lac Huron.....	162 00			
	Grand-Tronc, Baie Georgienne et Lac Erié.	172 75			
	Montréal et Jonction Champlain.....	81 25			
	Grand-Occidental.....	540 72			
	London et Port-Stanley.....	23 84			
	Wellington, Grey et Bruce.....	168 09			
	London, Huron et Bruce.....	68 89			
	Brantford, Norfolk et Port-Burwell.....	34 73			
	Midland.....	173 97			
	Toronto et Nipissingue.....	111 50	5,495,194	8,790,668	2,196,345
	Grande-Jonction.....	85 40			
	Whitby, Port-Perry et Lindsay.....	46 50			
	Victoria.....	53 25			
	Nord.....	205 37			
	Nord et Jonction du Pacifique.....	111 37			
	Hamilton et Nord-Ouest.....	173 90			
	Norfolk-Sud.....	17 00			
	Coburg, Blairton et Marmora.....	18 00			
	Jonction de Madoc à Bridgewater.....	8 60			
	Union Jacques-Cartier.....	6 50			
22	Grand-Oriental.....	13 00	58 00	22,680	9,000
	Montréal et Sorel.....	45 00			Plus haut.
23	Grand-Nord.....	25 00			5,008
24	Hereford.....	52 84	44,928	33,696	Plus haut.
	A reporter.....	11,604 64	13,757,528	22,878,633	3,775,823

nombre de milles parcourus, pour l'exercice terminé le 30 juin 1891.

convois.	Nombre de milles parcourus par les locomotives.	Nombre total des voyageurs transportés.	Nombre de tonnes de fret transportés.	Moyenne de la vitesse des convois de voyageurs—Milles à l'heure.	Moyenne de la vitesse des convois de fret—Milles à l'heure.	Numéro.	Observations.
Total de milles parcourus.							
284,265	404,582	2,476	184,754	.....	14	1	
21,910	21,910	9,970	96,120	12	12	2	
23,656	24,156	25,000	5,250	20	17	3	
20,700	20,700	9,187	11,840	17	17	4	
428,816	513,851	120,666	465,354	35	15	5	
169,603	174,583	30,240	63,475	23	15	6	
3,254,270	4,303,192	626,411	3,925,312	35	20	7	
						8	
5,027,791	6,080,791	1,298,304	1,304,534	25	15	.....
265,666	335,202	145,508	59,511	20	14	.....
13,754,014	18,061,823	2,971,774	3,675,113	23	15	9	
28,560	31,160	6,907	11,071	20	20	10	
8,400	8,800	7,900	225	25	18	11	
110,000	110,000	58,131	72,500	20	16	12	
50,100	50,100	13,945	11,957	17	17	13	
10,800	10,884	8,115	6,858	15	14	14	
149,919	22,956	443,102	20	20	15	15	
52,670	64,000	9,395	55,000	25	15	16	
16,794	16,794	6,685	12,003	16 1/2	16 1/2	17	
130,279	167,837	112,815	78,815	25	18	18	
156,171	156,171	29,257	37,150	20	12	19	
		4,150	20,089			20	
16,482,207	22,579,481	5,908,987	7,736,069	30	18	21	
31,680	31,680	19,434	5,990	20	15	22	
5,008	5,008	5,275	5,225	.....	.....	23	
78,624	78,624	10,870	76,787	.....	.....	24	
40,411,984	53,401,248	11,464,358	18,364,104				

N^o 4.—ETAT sommaire des opérations de l'année et du

Numéro.	Nom du chemin de fer.	Milles parcourus.	Nombre de milles parcourus par les		
			Convois de voyageurs.	Convois de fret.	Trains mixtes.
	Report.....	11,604.64	13,757,528	22,878,633	3,775,823
25	Joggins.....	13.00		4,500	11,500
26	Kent-Nord.....	34.00			18,366
27	Kingston et Pembroke.....	112.75	95,000		120,000
28	Kingston, Napanee et Ouest.....	56.45	39,000		80,547
29	L'Assomption.....	3.00			4,608
30	Lac Erie, Essex et Rivière Détroit.....	42.00	47,576	12,966	23,788
31	Colonisation du Lac Témiscamingue.....	15.50			
32	Manitoba et Nord-Ouest.....	234.50			
	Saskatchewan et Ouest.....	15.47	249.97	65,498	71,997
33	Vallée de la Massawippi.....	34.00	70,451	108,762	14,645
34	Montréal et Lac Maskinongé.....	13.00			
35	Montréal et Ottawa.....	16.50			15,642
36	Montréal et Jonction du Vermont.....	23.60	68,718	95,666	5,071
37	Nouveau-Brunswick et Ile du Prince-Edouard.....	36.00	5,128	9,556	22,520
38	Nord du Pacifique et Manitoba.....	263.30	76,702	71,320	54,930
39	Nosbonsing et Nipissingue.....	5.50		6,280	
40	Central, Nouvelle-Ecosse.....	74.00			64,287
41	Pontiac et Renfrew.....	4.25			
42	Pontiac et Jonction du Pacifique.....	61.00		1,808	37,766
43	Qu'Appelle, Lac Long et Saskatchewan.....	247.19			39,819
44	Québec et Lac Saint-Jean.....	204.00	125,557	79,302	
45	Québec-Central.....	153.50	130,779	106,453	49,405
46	Québec, Montmorency et Charlevoix.....	21.00	35,317	5,869	
47	Salisbury et Harvey.....	53.25			37,584
48	Ligne Riveraine.....	82.50			
49	Stanstead, Shefford et Chambly.....	43.00	38,054	36,398	15,621
50	Sainte-Catherine et Niagara-Central.....	12.35	12,000		6,000
51	Pont de Saint-Jean et prolongement du chemin de fer.....	1.75			
52	Sud-Est— Montréal, Portland et Boston.....	260.00	249,699	102,592	234,860
	Jonction du Lac Champlain et du Saint-Laurent.....				
53	Témiscouata.....	81.00			58,064
54	Milles-Iles.....	4.08	13,332		4,368
5	Comtés de l'Ouest.....	67.00	42,378	268	37,525
56	Windsor et Annapolis.....	84.00			80,841
	Embranchement de Windsor.....	32.00	114,930		
		14,009.08	14,987,647	23,592,370	4,819,161

nombre de milles parcourus, etc.—Fin.

convois.	Nombre de milles parcourus par les locomotives.	Nombre total des voyageurs transportés.	Nombre de tonneaux de 2,000 lbs de fret transporté.	Moyenne de la vitesse des convois de voyageurs — Milles à l'heure.	Moyenne de la vitesse des convois de fret — Milles à l'heure.	Numéro.	Observations.
	40,411,984	53,461,248	11,464,358	18,364,104			
	16,000	17,000	9,947	49,314		25	
	18,366	18,366	4,225	11,469	13	18	
	215,000	260,000	43,008	102,136	25	18	
	119,547	119,547	44,073	92,515	24	17	
	4,608	4,608	7,105	604	15	15	
	84,330	129,431	68,855	166,404	35	25	
			2,998	1,300		31	
	143,076	199,888	25,010	88,907	27	15	
	193,858	193,858	61,056	136,981	24	12	
			4,780	5,169		34	
	15,642	16,084	13,842	1,059	20	20	
	169,455	169,455	113,874	663,980	30	12	
	37,204	39,994	18,714	36,394	20	18	
	202,952	205,612	47,748	130,781	35	15	
	6,280	7,800		76,800		25	
	64,287	64,287	52,633	16,811	19	40	
				9,311		41	
	39,574	42,084	19,647	24,574	30	20	61 milles exploités.
	39,819	45,015	735	4,016		43	
	204,859	241,342	87,068	95,902	22	12	
	286,637	411,743	132,070	128,771	25	15	
	41,186	43,386	167,960	17,853	20	15	
	37,584	37,584	5,188	14,958	18	18	
			12,187	16,466	27	22	
	90,073	90,073	173,778	681,313	23	12	
	18,000	18,000	23,075	31,709	25	20	
			114,139			51	
	587,151	867,463	274,299	496,749	26	16	
	58,064	60,200	11,333	19,874	20	20	
	17,700	17,700	20,186	11,000	15	15	
	80,171	92,704	46,629	20,437	27	20	
	195,771	195,771	152,038	87,117	22	14	67 milles exploités.
	43,399,178	56,950,343	13,222,568	21,753,021			

N° 5.—ÉTAT SOMMAIRE du fret transporté,

Numéro.	Nom du chemin de fer.	Long- ueur de la voie.	Farine.		Grain.		Bas-
			Barils.	Ton'x.	Boisseaux.	Ton'x.	Nombre.
1	Cie de ch. de fer et de houille d'Alb. Alberta.	174.12	8,800	880	39,975	975	4,002
2	Baie de Quinté et Cie de Navigation...	3.50	18,630	1,863	141,200	4,232	36
3	Brantford, Waterloo et lac Érié...	17.00	750	75	20,000	60	56
4	Boucoucher et Moncton...	32.00					
5	Canada-Atlantique...	138.00	128,780	12,878	922,172	22,492	25,332
6	Canada-Est...	127.00	57,616	5,762	100,159	1,752	815
7	Canada-Sud...	378.91	1,814,110	181,411	15,123,286	334,837	834,504
8	Chemins de fer de l'Etat— Intercolonial...	1,142.00	1,013,129	101,312	2,890,921	61,048	95,529
	Île du Prince-Edouard...	210.60	26,750	2,675	242,923	4,218	11,184
9	Canadien du Pacifique... 3,415.30						
	Atlantique et Nord-Ouest... 336.10						
	Colonisation du Sud-Ouest du Manitoba...	217.80					
	Rive-Nord...	206.10					
	Saint-Laurent et Ottawa...	56.50					
	Toronto, Grey et Bruce...	188.70					
	Ontario et Québec...	451.50					
	Credit-Valley...	175.20					
	Pacifique d'Ontario-Ouest...	26.60					
	Jonction de Guelph...	15.00					
	Nouveau-Brunswick...	416.40					
	Colombie et Kootenay...	28.50					
	Jonction de Toronto à l'Avenue Strachan... 3.20						
10	Caraquelette...	68.00	5,000	500	5,000	87	50
11	Carillon et Grenville...	13.00					600
12	Ontario-Central...	104.00	19,300	1,920	85,000	7,300	1,960
13	Central du Nouveau-Brunswick...	74.66					
14	Vallée de la Cornwallis...	14.00	2,391	239	2,650	45	
15	Ch. de fer et houillères de Cumberland...	46.00	10,085	1,008	17,000	289	38
16	Comté de Drummond...	62.81	6,270	672	5,986	146	720
17	Elgin, Petitoctiac et Havelock...	28.00	3,261	326	4,503	72	1,242
18	Erié et Huron...	75.75	135,943	13,805	336,266	10,021	6,684
19	Esquimalt et Nanaimo...	78.00	1,680	194	750,000	376	3,663
20	Fréd'ton et Ciedu P'tduc. def. Ste-Marie...	1.33					
21	Grand-Tronc...	879.59					
	Buffalo et Lac Huron...	162.00					
	Grand-Tronc, Baie Geor- gienne et Lac Érié...	172.75					
	Montréal et J'n Champlain...	81.25					
	Grand-Occidental...	540.72					
	London et Port-Stanley...	23.84					
	Wellington, Grey et Bruce...	168.09					
	London, Huron et Bruce...	68.89					
	Brantford, Norfolk et Port- Burwell...	34.73					
	Midland...	173.97					
	Toronto et Nipissingue...	111.50					
	Grande-Jonction...	85.40					
	Whitby, Pt. Perry et Lindsay...	46.50					
	Victoria...	53.25					
	Nord...	205.37					
	Nord et Jonct. du Pacifique...	111.37					
	Hamilton et Nord-Ouest...	173.90					
	Norfolk-Sud...	17.00					
	Cobourg, Blairton et Mar- mora...	18.00					
	J'n de Madock à Bridgewater...	8.60					
	Union Jacques-Cartier...	6.50					
	A reporter...	11,468.80	10,299,551	1,030,227	88,388,906	2,141,018	4,021,626

pour l'année terminée le 30 juin 1889.

tiaux.	Bois de toutes sortes excepté le bois de chauffage.		Bois de chauffage.		Articles manu- facturés.	Tous autres articles.	Total du poids transporté	Observations.
	Tonn'x.	Pieds.	Tonneaux.	Cordes.				
667	8,419,680	11,694			3,538	*167,000	184,754	1
24	26,460,000	31,754	6,904	10,355	10,660	37,232	96,120	2
30	240,000	900	1,600	2,400	755	1,000	5,220	3
	4,976,640	6,912				4,928	11,840	4
4,222	164,952,000	229,100	49,638	74,456	9,559	112,647	465,354	5
395	14,321,225	18,109	7,786	9,732	6,507	21,218	63,475	6
139,084	188,246,160	261,453	49,178	73,766	351,039	2,633,722	3,925,312	7
								8
12,278	184,138,324	230,172	16,396	32,792	303,197	563,735	1,304,534	
1,255	3,508,851	5,992	3,131	6,054	39,317	in forego'g	59,511	
90,161	600,118,709	786,177	127,857	228,161	996,439	827,839	3,675,113	9
25	4,436,000	6,300	500	750	500	2,909	11,071	10
100					35	90	225	11
950	9,400,000	1,240	4,360	8,720	18,600	33,770	72,500	12
	6,161,040	8,557				3,400	11,957	13
	276,480	384	7	12	14	6,164	6,858	14
19	12,152,000	15,190			4,737	*421,859	443,102	15
120	9,828,000	13,650	7,960	11,940	28,517	in forego'g	55,045	16
374	7,789,000	8,655	520	650	372	1,354	12,003	17
1,489	19,988,000	25,250	126	222	5,748	22,280	78,815	18
909	1,740,944	3,500	9,239	12,318	1,822	18,031	37,150	19
						*20,089	20,089	20
453,945	693,077,605	1,042,237	169,967	305,941	1,046,022	*3,186,485	7,736,069	21
706,047	1,960,230,658	2,707,226	455,169	778,269	2,327,578	8,085,752	18,276,117	

N° 5.—ÉTAT SOMMAIRE

Table with columns: Numéro, Nom du chemin de fer., Milles parcourus., Farine (Barils, Ton'x.), Grain (Boisseaux, Ton'x.), Bes (Nombre.), and Total.

† Ces compagnies ne se sont pas conformées à la loi en ne donnant pas en détail la description du fret

du fret transporté, etc.—Fin

Table with columns: tiaux (Ton'x., Pieds., Ton'x.), Bois de toutes sortes, Bois de chauffage (Cordes, Ton'x.), Articles manufacturés (Ton'x.), Tous autres articles (Ton'x.), Total du poids transporté (Ton'x.), Numéro, and Observations.

transporté—le poids total a été, dans ces cas, inscrit dans la colonne "Tous autres articles."

N° 6.—ÉTAT SOMMAIRE des recettes, pour l'exercice terminé le 30 juin 1891.—Suite.

Numéro.	Nom du chemin de fer.	Longueur de la ligne.	Transport des voyageurs.		Transport des marchandises.		Malle-poste et fret par messageries.		Autres sources.		Total, recettes brutes.		Total, recettes nettes.		Proportion des recettes avec les frais d'exploitation.
			\$	cts.	\$	cts.	\$	cts.	\$	cts.	\$	cts.	\$	cts.	
	Report.....														
50	Sainte-Catherine et Niagara-Central.....	12 35	5,375 00	12,380 56	186 49	1,569 02	19,511 07	-245 81	98						
51	Pont de Saint-Jean et prolongement du ch. de fer.....	1 75	25,540 44	37,554 22	1,204 36	64,299 02	37,430 70	240							
52	Sud-Est—														
	Montréal, Portland et Boston.....	260 00	187,339 38	369,219 25	18,317 35	12,720 35	587,595 33	48,154 35	109						
	Lac Champlain et Jonction du Saint-Laurent.....														
53	Témiscouata.....	81 00	12,008 62	20,390 77	4,235 38	36,634 77	-13,238 11	73							
54	Mille-Îles.....	4 08	4,119 74	8,798 77	1,792 19	16,522 96	4,172 67	134							
55	Comtés de R.ouest.....	67 00	46,642 14	18,565 07	5,942 16	369 54	2,840 85	104							
56	Windsor et Annapolis.....	116 00	130,166 50	133,284 15	13,420 53	642 75	277,513 93	95,088 49	152						
57	Embranchement de Windsor.....														
58		14,009 08	14,286,408 56	30,548,645 60	1,904,961 66	1,452,083 26	48,192,099 08	13,231,649 88							

N^o 7.—État sommaire des frais d'exploitation pour l'exercice terminé le 30 juin 1891.

Numéro.	Nom du chemin de fer.	Longueur de la ligne.	Entretien de la voie et des bâtiments, etc.	Service et réparations des locomotives.	Service et réparations des wagons.	Frais généraux d'exploitation.	Total.	Observations.
			\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	
1	Cie de chemin de fer et de houille d'Alberta.	174.12	46,805 88	63,757 84	14,732 33	117,397 07	242,692 57	
2	Cie de chemin de fer et de navigation de la Baie de Quinlé	3.50	2,582 28	5,416 24	373 47	6,934 37	15,306 36	
3	Brantford, Waterloo et Lac Erie.	17.00	2,620 18	4,462 31	112 78	5,229 99	12,925 26	
4	Bonctouche et Moncton	32.00	5,850 86	4,960 58	867 15	5,209 78	16,888 37	
5	Canada-Atlantique.	138.00	45,319 99	127,584 18	34,994 88	129,854 88	337,753 93	
6	Canada-Est.	127.00	16,368 65	25,212 90	4,049 13	18,765 87	64,396 25	
7	Canada-Sud.	378.91	617,840 83	881,797 86	383,218 25	1,278,487 98	3,161,344 94	
8	Chemins de fer du gouvernement canadien—							
	Intercolonial.	1,142.00	955,293 68	1,281,800 32	571,980 22	853,267 72	3,662,341 94	
	Ile du Prince-Edouard.	210.60	114,255 69	64,158 96	18,437 22	61,138 21	257,990 08	
9	Canadien du Pacifique.							
	Atlantique et Nord-Ouest.	3415.30						
	Colonisation du Sud-Ouest du Manitoba.	336.10						
	Rive-Nord.	217.80						
	Saint-Laurent et Ottawa.	206.10						
	Toronto, Grey et Bruce.	56.50						
	Toronto.	188.70						
	Ontario et Québec.	451.50						
	Credit-Valley.	175.20						
	Pacifique d'Ontario-Ouest.	26.60						
	Jonction de Guelph.	15.00						
	Nouveau-Brunswick.	416.40						
	Columbia et Kootenay.	28.50						
	Jonction de Toronto à l'Avenue Strachan.	3.20						
10	Caracquette.	68.00	6,580 07	6,429 00	910 99	5,594 43	19,514 49	
11	Carillon et Grenville.	13.00					4,428 13	
12	Ontario-Central.	104.00	24,862 33	24,495 75	4,369 45	37,881 43	91,588 96	
13	Central du Nouveau-Brunswick.	74.66	12,722 85	8,432 41	4,201 12	5,607 83	30,964 21	
14	Vallée de la Corwallis.	14.00	1,299 50	1,676 19	16 78	1,918 24	4,910 71	
15	Cie de chemin de fer et de houille de Cumberland.	46.00	18,643 41	19,704 44	3,973 99	10,717 03	53,038 87	
16	Comté de Drummond.	62.81	7,631 44	10,752 38	487 48	12,566 46	31,437 76	
17	Elgin, Pétaodioc et Havelock.	28.00	3,546 07	3,906 84	128 37	3,195 00	10,776 28	
18	Erié et Huron.	75.75	21,702 39	22,154 36	3,986 19	24,178 23	72,021 17	
19	Equimât et Nainaimo.	78.00	69,546 83	24,270 79	12,841 24	55,318 01	161,985 87	
20	Fredéricton et Cie du pont du chemin de fer de Ste-Marie.	1.33				1,300 00	1,300 00	

A reporter.

N° 7.—ÉTAT sommaire des frais d'exploitation pour l'exercice terminé le 30 juin 1891.—Suite.

Numéro	Nom du chemin de fer.	Longueur de la ligne.	Entretien de la voie et des bâtiments, etc.		Service et réparations des locomotives.		Service et réparations des wagons.		Frais généraux d'exploitation.		Total.	Observations.
			\$	cts.	\$	cts.	\$	cts.	\$	cts.		
	Report.....											
21	Grand-Tronc.....	879.50										
	Buffalo et Lac Huron.....	162.00										
	Grand-Tronc, Baie Georgienne et Lac Erie.....	172.75										
	Montréal et Jonction de Champlain.....	81.25										
	Grand-Occidental.....	540.72										
	London et Port-Stanley.....	23.84										
	Wellington, Grey et Bruce.....	168.09										
	London, Huron et Bruce.....	68.89										
	Brandonford, Norfolk et Port-Burwell.....	34.73										
	Michland.....	173.97										
	Toronto et Nipissingue.....	111.50										
	Grande-Jonction.....	85.40										
	Whitby, Port-Perry et Lindsay.....	46.50										
	Victoria.....	53.25										
	Nord.....	209.37										
	Nord et Jonction du Pacifique.....	111.87										
	Hamilton et Nord-Ouest.....	173.90										
	Norfolk-Sud.....	17.00										
	Cobourg, Blairton et Marmora.....	18.00										
	Jonction de Madoc à Bridgewater.....	6.50										
	Union Jacques-Cartier.....	13.00										
22	Grand-Oriental.....	45.00										
	Montréal et Sorrel.....		58.00									
23	Grand-Nord.....		25.00									
24	Hereford.....		52.84									
25	Joggins.....		13.00									
26	Kent-Nord.....		34.00									
27	Kingston et Pembroke.....		112.75									
28	Kingston, Napanee et Ouest.....		56.45									
29	L'Assomption.....		8.00									
30	Lac Erie, Essex et Rivière Détroit.....		42.00									
31	Colonsiation du Lac Temiscamingue.....		15.50									
32	Manitoba et Nord-Ouest.....		249.97									
	Saskatchewan et Ouest.....											
			3,841.90		7,780.77		238.92		7,147.07		19,008.66	
			2,297.94		13,448.81		1,248.05		910.00		*3,147.94	
			28,380.92		4,287.88		1,731.92		11,523.00		54,600.78	
			3,331.49		4,765.45		280.75		2,078.01		12,323.30	
			3,255.75		43,619.00		10,314.00		1,819.95		10,119.90	
			26,077.00		24,378.87		5,510.79		42,257.00		124,267.00	
			18,942.85		795.83		42.43		20,704.07		64,536.83	
			141.29		17,703.87		5,207.24		625.87		1,665.82	
			12,972.47		1,903.58				20,889.64		56,773.22	
			62,144.94		63,294.08		14,353.98		12,782.66		14,086.24	
									61,459.39		201,262.39	

33	Vallée de Massawippi.....	34.00	39,995.33	47,258.57	10,363.33	37,163.54	134,780.77						
34	Montréal et Lac Maskinongé.....	13.00	3,250.00	2,765.99	10.55	1,084.11	*3,250.00						
35	Montréal et Ottawa.....	16.50	749.44	41,636.58	6,316.44	53,075.91	4,610.09						
36	Montréal et Jonction de Vermont.....	28.60	14,883.92	5,408.32	820.74	2,781.89	115,912.85						
37	Nouveau-Brunswick et Ile du Prince-Édouard.....	36.00	5,133.35	52,035.70	11,133.74	58,723.53	14,144.30						
38	Pacifique du Nord et Manitoba.....	263.30	54,089.63	10,023.20	1,500.00	10,680.50	175,982.50						
39	Noshansing et Nipissingue.....	5.50	4,649.40	8,961.40		10,668.98	26,863.10						
40	Nouvelle-Écosse-Central.....	74.00	19,567.32	1,088.57		1,088.57	39,197.65						
41	Pontiac et Renfrew.....	4.25	16,588.98	7,804.49	2,512.46	7,911.23	1,088.57						
42	Pontiac et Jonction du Pacifique.....	61.00	13,858.71	12,107.81	28.21	4,737.97	34,617.11						
43	Qu'Appelle, Lac Long et Saskatchewan.....	247.19	44,077.35	55,278.30	13,111.64	36,008.36	30,732.70						
44	Québec et Lac Saint-Jean.....	204.00	54,163.89	52,006.19	13,646.26	72,622.90	148,475.65						
45	Québec-Central.....	153.50	7,415.51	9,688.02	2,139.17	3,264.39	183,038.74						
46	Québec, Montmorency et Charlevoix.....	21.00	3,612.20	3,364.12	1,098.28	3,337.17	27,917.09						
47	Salisbury et Harvey.....	53.25	32,112.01	19,669.30	6,713.16	9,569.95	11,351.77						
48	Ligne Riveraine.....	82.50	20,101.82	16,342.26	1,217.37	17,767.95	68,064.42						
49	Stamstead, Shefford et Chambly.....	43.00	4,125.94	5,722.98	165.52	9,742.44	55,429.40						
50	Sainte-Catherine et Niagara-Central.....	12.35	25,254.98			1,613.34	19,756.88						
51	Pont de Saint-Jean et prolongement de chemin de fer.....	1.75					*26,868.32						
52	Sud-Est.....	260.00	112,704.18	193,901.84	61,058.34	171,777.62	539,441.98						
	Montréal, Portland et Boston.....												
	Lac Champlain et Jonction du Saint-Laurent.....												
53	Temiscouata.....	81.00	15,763.59	14,701.72	1,346.36	18,061.28	49,872.95						
54	Mille-Iles.....	4.08	2,301.28	4,520.20	458.97	5,069.84	12,350.29						
55	Comtés de l'Ouest.....	67.00	34,395.69	15,406.97	4,645.38	14,080.02	68,678.06						
56	Windsor et Annapolis.....	84.00											
	Embranchement de Windsor.....	116.00	83,025.65	40,907.27	12,577.33	45,965.19	182,475.44						
		14,009.08	7,502,236.52	11,777,898.63	3,191,201.85	12,489,112.20	34,960,449.20						

N° 8.—SOMMAIRE DES ACCIDENTS

Numéro.	Nom du chemin de fer.	Nombre de milles.	Voyageurs, employés ou autres.	Tombés des wagons ou de la locomotive.		Sautant à bord ou en bas des conv. ou de la locomot. en mouv.	
				Tués.	Blessés.	Tués.	Blessés.
	Report	11,468 80		21	76	14	68
22	Grand-Occidental 13 00 } Montréal et Sorel 45 00 }	58 00					
23	Grand-Nord	25 00					
24	Hereford	52 84	Employés				
25	Joggins	13 00					
26	Kent-Nord	34 00					
27	Kingston et Pembroke	112 75					
28	Kingston, Napanee et Ouest	56 45	Employés				
29	L'Assomption	3 00					
30	Lac Erié, Essex et Rivière Détroit	42 00					
31	Colonisation du Lac Témiscamingue	15 50					
32	Manitoba et Nord-Ouest 234 50 } Saskatchewan et Ouest 15 47 }	249 97	{ Voyageurs Employés		1	1	
33	Vallée de la Massawippi	34 00	Employés			1	
34	Montréal et Lac Maskinongé	13 00	Autres			1	
35	Montréal et Ottawa	16 50					
36	Montréal et Jonction du Vermont	23 60	{ Voyageurs Autres				1
37	Nouveau-Brunswick et Ile du Prince-Edouard	36 00					
38	Pacifique-Nord et Manitoba	263 30	{ Employés Autres		1		
39	Nosbonsing et Nipissingue	5 50					
40	Central de la Nouvelle-Ecosse	74 00					
41	Pontiac et Renfrew	4 25					
42	Pontiac et Jonction du Pacifique	61 00					
43	Qu'Appelle, Lac-Long et Saskatchewan	247 19	Employés				
44	Québec et Lac Saint-Jean	204 00	{ Employés Autres	3			1
45	Québec-Central	153 50	Employés				
46	Québec, Montmorency et Charlevoix	21 00	do				
47	Salisbury et Harvey	53 25					
48	Ligne Riveraine	82 50	Employé	1			
49	Stanstead, Shefford et Chambly	43 00	Autres				1
50	Sainte-Catherine et Niagara-Central	12 35					
51	Cie de Pont de St-Jean et de Prolongement de ch. de fer	1 75					
52	Sud-Est— Montréal, Portland et Boston } Lac Champlain et Jonction du Saint-Laurent }	260 00	Employés		2		1
53	Témiscouata	81 00	Autres			14	
54	Mille-Iles	4 08					
55	Comtés de l'Ouest	67 00	Voyageurs		1		
56	Windsor et Annapolis 84 00 } Jonction de Windsor 32 00 }	116 00	Autres	1			1
	Total	14,009 08		26	81	16	74

pour l'exercice terminé le 30 juin 1891—Fin.

A l'ou- vrage ou sur la voie, formation des trains.		Sortant les bras ou la tête par les fenêtres.		Attelant des wagons.		Collisions ou dérail- lements.		Passant ou étant sur la voie.		Ex- plosions.		Frap- pant sur des ponts.		Autres causes.		Totaux.		Numéro.	
Tués.	Blessés.	Tués.	Blessés.	Tués.	Blessés.	Tués.	Blessés.	Tués.	Blessés.	Tués.	Blessés.	Tués.	Blessés.	Tués.	Blessés.	Tués.	Blessés.		
1	13	2	7	304	19	116	107	103	2	5	11	72	182	759					
																			23
			1																24
																			25
																			26
																			27
					3														28
																			29
																			30
																			31
																			32
			1																33
					5							1	2			1			34
								1											35
																			36
									1										37
	1				2								8						38
									1				1						39
																			40
																			41
																			42
								1											43
									1										44
										1									45
													1						46
								2											47
																			48
																			49
																			50
																			51
																			52
																			53
																			54
																			55
																			56
														1		3			196
																			818

N° 9.—VOIES ferrés appartenant à des propriétaires de mines de houille et de fer,
pour l'exercice terminé le 30 juin 1890.

Nom.	Longueur de la voie.	Largeur.	Nombre de locomotives.	Nombre de wagons.	Observations.
NOUVELLE-ÉCOSSE.					
Cie houillère Intercoloniale.....	8·00	4·8½	4	168	Wagons fournis par l'Intercolonial.
Cie houillère d'Acadie.....	6·00	4·8½	2	.....
Cie de fer de Londonderry.....	9·27	4·8½	3	43	
do do.....	3·55	3·0	2		
Albion.....	3·00	4·8½	3	180	
	29·82		14	391	
CAP-BRETON.					
Old Bridgeport.....	·50	4·8½	Matériel roulant fourni par la Cie de chemin de fer et de houille Internationale.
Association générale des mines—					
Sydney.....	4·80	4·8½	3	220	
Victoria.....	5·00	4·8½	2	125	
Sydney et Louisbourg.....	43·00	3·0	3	224	
Gowrie.....	2·25	3·6	2	148	
International.....	12·00	4·8½	5	233	
Calédonia.....	2·25	4·8½	2	120	
	69·80		17	1,070	

N° 10.—État indiquant les subventions accordées aux chemins de fer par les gouvernements—Suite.

Nom du chemin de fer.	Prêt.		Total.		Boni.		Total.		Souscription d'actions ou d'obligations.		Total.		
		\$	cts.		\$	cts.		\$	cts.		\$	cts.	
Report.	15,457,633 83						114,603,628 63						
Joggins.....							42,400 00						
Kent-Nord.....							58,334 87						
Kingston et Pembroke.....							48,000 00						
L'Assomption.....							11,200 00						
Lac Érié, Essex et Détroit.....							118,400 00						
Colonisation du Lac Temiscamungue.....							177,200 00						
Leamington et Saint-Clair.....							51,200 00						
Basses-Laurentides.....							217,600 00						
Vallée de la Massawippi.....							80,000 00						
Montréal et Lac Maskinongé.....							42,200 00						
Montréal et Jonction de Champlain.....							103,600 00						
Montréal et Ottawa.....							112,000 00						
Montréal et Sorel.....							361,270 00						
Montréal et Ouesl.....							204,400 00						
Napanea, Ianworth et Québec (maintenant Kingston, Napanea et Ouesl). Nouveau-Brunswick et l'Île du Prince-Édouard.....							118,400 00						
Nord et Ouesl du Nouveau-Brunswick (maintenant Canada-Est). Nord et Jonction du Pacifique.....							320,000 00						
Central, Nouvelle-Ecosse.....							1,320,000 00						
*Ontario et Québec.....							286,000 00						
Montagne d'Orford.....							99,200 00						
Ottawa et Vallée de la Gatineau.....							320,000 00						
Colonisation de Parry-Sound.....							387,100 00						
Jonction de Pontiac du Pacifique.....							19,200 00						
Pontiac et Renfrew.....							271,200 00						
Port-Arthur, Duluth et Ouesl.....							3,741,780 83						
Île du Prince-Édouard.....							1,008,495 00						
Québec et Lac Saint-Jean.....							348,342 00						
Québec-Central.....							96,000 00						
Québec, Montmorency et Châtelevoix.....							+954,000 00						
Québec, Montréal, Ottawa et Occidental, Québec à Montréal. do do Montréal à Ottawa.....							-1,440,000 00						
Sainte-Catherine et Niagara-Central.....							147,200 00						
Saint-Louis, Richibouctou et Bonctouche.....							22,400 00						
Pont de Saint-Jean et prolongement de chemin de fer.....	433,900 00						140,800 00						
Vallée de Saint-Jean et Rivière-du-Loup.....													

Compagnie de Tunnel de Saint-Clair.....							375,000 00						
Shuswap et Okanagan.....							163,200 00						
Nordok-Sud.....							54,400 00						
Vallée de Steiwacke et Lansdowne.....							80,000 00						
Temiscouata.....							649,200 00						
Mille-Îles.....							54,400 00						
Vallée de la Tobique.....							124,800 00						
Toronto, Grey et Bruce.....							18,636 00						
Jonction de Waterloo.....							35,200 00						
Pacifique d'Ontario-Ouesl.....							256,000 00						
Comtés de l'Ouesl.....							588,659 38						
Windsor et Annapolis.....							1,089,674 00						
			15,891,533 33				130,899,740 77						
GOUVERNEMENT D'ONTARIO.													
Canada-Atlantique.....							270,000 00						
Canada-Central.....							1,479,000 00						
Canada-Sud.....							147,858 65						
Ontario-Central.....							126,500 00						
Cobourg, Blairton et Marmora.....							18,740 00						
Credit-Valley.....							531,000 00						
Érié et Huron.....							83,000 00						
Grande-Jonction.....							182,500 00						
Baie Georgienne et Lac Érié.....							336,000 00						
Hamilton et Nord-Ouesl.....							565,020 00						
Kingston et Fenbroke.....							456,493 00						
London, Huron et Bruce.....							178,630 00						
Midland.....							168,350 20						
Nord.....							196,188 00						
Port-Arthur, Duluth et Ouesl.....							240,000 00						
Toronto et Nipissing.....							105,212 00						
Jonction du Lac Simcoe.....							53,000 00						
Toronto, Grey et Bruce.....							375,282 00						
Victoria.....							312,000 00						
Wellington, Grey et Bruce.....							241,276 00						
Whitby, Port-Perry et Lindsay.....							94,957 59						
			26,000 00				6,161,007 44						
GOUVERNEMENT DE QUÉBEC.													
Baie-des-Chaleurs.....							700,000 00						
Canada-Atlantique.....							200,000 00						
Grand-Oriental.....							156,000 00						
Comté de Drummond.....							549,000 00						
Hereford.....							62,500 00						
International.....							391,122 02						
			15,917,533 33				2,058,622 02						

* Avec le Pacifique d'Ontario-Ouesl. + Le gouvernement fédéral paie au gouvernement de Québec 5 pour 100 par année sur ces deux montants.

N° 10.—État indiquant les subventions accordées aux chemins de fer par les gouvernements—Fin.

Nom du chemin de fer.	Prêt.		Total.		Boni.		Total.		Souscription d'actions ou d'obligations.		Total.	
	\$	cts.	\$	cts.	\$	cts.	\$	cts.	\$	cts.	\$	cts.
GOUVERNEMENT DE QUÉBEC—Fin.												
Report.....	15,917,583	33	15,917,583	33	2,058,622	02	137,060,748	21				
Lac Champlain et Jonction du Saint-Laurent Compagnie de chemin de fer de Colonisation du Lac Témiscamingue L'Assomption. Lévis et Kennebec. Basses-Laurentides Vallée de Missisquoi. Montréal et Jonction de Champlain Montréal et Ottawa. Montréal, Portland et Boston. Montréal et Ouest. Montréal et Lac Maskinongé. Montagne d'Orford Ottawa et Vallée de la Gatineau Jonction de Pontiac du Pacifique Québec et Lac Saint-Jean. Québec-Central. Québec, Montréal, Ottawa et Occidental Québec, Montmorency et Charlevoix Sud-Est. Témiscouata. Waterloo et Magog (maintenant Atlantique et N.-O.—C.C.P.).												
GOUVERNEMENT DU NOUVEAU-BRUNSWICK.												
Albert (maintenant Salisbury et Harvey). Albert-Sud Boutouche et Moncton. Caraquette Central du Nouveau-Brunswick. Embranchement de Chatham (maintenant partie du Canada-Est). Frédéricton. Grand-Sud (maintenant Ligne Riveroise). Embranchement de Harvey (maintenant Salisbury et Harvey). Kent-Nord.			3,722,956	00	455,000	00	10,874,552	12				

Nouveau-Brunswick. Nouveau Brunswick et Canada. Nord-Ouest (maintenant Canada-Est). Petitcodiac et Elgin (Elgin, Petitcodiac et Havelock). St-Martin et Uplam. Pont de Saint-Jean et prolongement de chemin de fer. Saint-Jean et Meibe. Vallée de Saint-Jean et Rivière-du-Loup. Saint-Louis, Richibouctou. Témiscouata. Vallée de Tobique.	76,000 00 575,000 00 108,000 00 821,500 00 107,500 00 145,665 00 5,181 81 480,000 00 195,000 00 21,000 00 36,000 00 70,000 00		300,000 00				300,000 00					
GOUVERNEMENT DE LA NOUVELLE-ÉCOSSE.												
Vallée de Cornwallis Cie de ch. de fer et de houille d'Halifax et du Cap-Breton (Prolong.-Est). Jogrus. Central de la Nouvelle-Ecosse. Springhill et Farrisboro' (Cie de ch. de fer et de houille de Cumberland). Vallée de Steviacke et Lausdowne. Comtés de l'Ouest.	44,800 00 643,545 00 38,400 00 411,119 94 189,030 93 80,000 00 679,100 00			4,287,346	81							
GOUVERNEMENT DU MANITOBA.												
Manitoba et Nord-Ouest. Colonisation du Sud-Ouest du Manitoba Nord du Pacifique et Manitoba. Saskatchewan et Western. Winnipeg et Bate-d'Hudson	50,000 00 739,000 00 900,000 00 50,000 00 256,000 00		50,000 00			2,085,995	87					
GOUVERNEMENT DE LA COLOMBIE-BRITANNIQUE.												
Canadien du Pacifique. Total, aide des gouvernements. †Y compris Québec-Central. ‡Accordé au ci-devant chemin de fer Européen et Nord-Américain.			1,945,000	00	37,500	00	533,300	00	37,500	00	154,679,443	01
											300,000	00

N° 10.—Etat indiquant les subventions accordées aux chemins de fer par les municipalités, 30 juin 1891.

Municipalités.	Nom du chemin de fer.	Prêt.	Total.	Boni.	Total.	Souscriptions d'actions ou d'obligations.	Total.
		\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.
ONTARIO.							
Deseronto	Compagnie de Navigation de la Baie de Quinté.....			25,000 00	5,000 00		25,000 00
Ville de Brantford	do			9,000 00			
Township de Oakland	do			5,000 00			
Village de Waterford	do						
Ville de Brockville	Brookville, Westport et Skull Sainte-Marie.....			36,000 00			
Elizabethtown	do			7,000 00			
En arrière de Yonge et Escott	do			15,000 00			
do	do			5,000 00			
Bastard et Burgess	do			28,000 00			
Crosby-Sud	do			6,000 00			
Village de Newboro	do			4,000 00			
Crosby-Nord	do			15,000 00			
Diverses municipalités	Buffalo et Lac Huron.....			966,000 00			
Renfrew	Canada-Central.....					30,000 00	
Horton	do					7,500 00	
Adamston	do					5,000 00	
Comté d'Elgin	Canada-Sud.....			200,000 00			
Township de Townsend	do			30,000 00			
do	do			15,000 00			
do	do			15,000 00			
Ville de Saint-Thomas	do			25,000 00			
Township de Malden	do			15,000 00			
Ville de Amherstburg	do			15,000 00			
Norwich-Sud	do			7,500 00			
Sault Sainte-Marie	Canada du Pacifique.....			113,500 00			
Northumberland et Durham	Cobourg, Elairton et Marmora.....			10,000 00			
Village de Trenton	Ontario-Central.....			2,500 00			
Village de Wellington	do			21,000 00			
Ville de Picton	do			60,000 00			
Comté de Prince-Edouard	do						
							42,500 00

Oxford	Credit-Valley			200,000 00			
do Wellington	do			135,000 00			
do Waterloo	do			110,000 00			
do Peel	do			75,000 00			
do Halton	do			70,000 00			
Cité de Toronto	do			350,000 00			
do Saint-Thomas	do			50,000 00			
do Milton	do			30,000 00			
do Brampton	do			20,000 00			
do Ingersoll	do			10,000 00			
do Orangeville	do			15,000 00			
Village de Streetsville	do			20,000 00			
Comté de Kent	Erie et Huron.....			153,000 00			
Ville de Chatham	do			30,000 00			
do Dresden	do			20,500 00			
do Blenheim	do			11,000 00			
Village de Wallaceburg	do			11,000 00			
Township de Sombra	do			14,000 00			
do Sarnia	do			16,000 00			
do Woodhouse	Baie Georgienne et Lac Erié.....			15,000 00			
Ville de Simcoe	do			10,000 00			
Township de Norwich-Sud	do			10,000 00			
do Nord	do			40,000 00			
Ville de Woodstock	do			23,000 00			
Township d'Oxford-Est	do			23,000 00			
do de Woodstock	do			60,000 00			
Ville de Woodstock	do			120,000 00			
do Stratford	do			40,000 00			
Comté de Perth	do			10,000 00			
Township de Mornington	do			15,000 00			
do Elma	do			30,000 00			
Ville de Listowel	do			25,000 00			
Township de Wallace	do			20,000 00			
Ville de Palmerston	do			65,000 00			
Township de Minto	do			20,000 00			
Ville de Harriston	do			20,000 00			
Township de Normandy	do			20,000 00			
do Bentwick	do			45,000 00			
do Brant	do			45,000 00			
do Elderslie	do			45,000 00			
do Arran	do			45,000 00			
do Amabel	do			32,000 00			
do Kippel	do			10,000 00			
do Albemarle	do			22,000 00			
do Mount Forest	do			60,000 00			
Township de Egremont	do			877,000 00			
	A reporter.....						67,500 00
							1,085,000 00
							57,500 00
							3,015,000 00

N° 10.—Etat indiquant les subventions accordées aux chemins de fer par les municipalités.—Suite.

Municipalités.	Nom du chemin de fer.	Prêt.	Total.	Boni.	Total.	Souscriptions d'actions ou d'obligations.	Total.
		\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.
ONTARIO—Suite.							
Township de Glenelg.	Report.....			877,000 00	3,018,000 00		67,500 00
Ville de Durham.....	Baie Georgienne et Lac Erié. do			20,000 00 32,000 00	929,000 00		
Cité de Belleville.....	Grande Jonction.....			150,000 00 5,000 00 15,000 00 35,000 00		50,000 00	50,000 00
Village de Stirling.....	do			8,000 00			
Township de Rawdon.....	do						
do Seymour.....	do						
do Percy.....	do						
do Aspidochel.....	do						
34 Cité de Guelph.....	Jonction de Guelph.....	155,000 00	155,000 00		218,000 00		20,000 00
Comté de Frontenac.....	Kingston et Pembroke. do			170,000 00 318,000 00 3,000 00			
Cité de Kingston.....	do						
Village de Renfrew.....	do						
Cité de Hamilton.....	Hamilton et Nord-Ouest. do			99,733 00 75,791 00 11,289 00 30,974 00	491,000 00		
Comté d'Halton.....	do			354,007 00 12,084 00 22,592 00 20,740 00			
Village de Georgetown.....	do			2,500 00 2,500 00			
Comté de Peel.....	do			10,000 00 5,000 00 8,000 00			
do Simcoe.....	do						
Ville de Collingwood.....	do						
Township d'Innisfil.....	do						
do Woodhouse.....	do						
do Adjala.....	do						
do Essa.....	do						
do Tossoronto.....	do						
do Mulmur.....	do						
Village d'Alliston.....	do						
Cité de Hamilton.....	do					100,000 00	100,000 00
Township de Nottawasaga.....	do						
do Colchester-Sud.....	Lac Erié, Essex et Riv. Détroit. do			20,386 00	675,596 00		
do Garfield.....	do			20,000 00 15,000 00 10,000 00			
Village de Kingsville.....	do				45,000 00		

Township de Gwillimbury Est. do Nord.	Jonction du Lac Simcoe. do			45,000 00 20,000 00 20,000 00	100,000 00		
do Georgina.....	do			15,000 00			
do Whitechurch.....	do						
Village de Leamington.....	Leamington et Saint-Clair. do			12,000 00 15,000 00 6,000 00	33,000 00		
Township de Morven.....	do						
Village de Comber.....	do						
Township de London.....	London, Huron et Bruce. do			15,000 00 17,500 00 25,000 00 15,000 00 15,000 00 25,000 00 25,000 00 10,000 00 5,000 00 10,000 00 10,000 00 20,000 00 10,000 00 9,000 00 100,000 00	311,500 00		
do Stephen.....	do						
do Osborne.....	do						
do Hay.....	do						
do Goderich.....	do						
do E. Wawanosh.....	do						
do Hallet.....	do						
do Tuckersmith.....	do						
do Turnberry.....	do						
do Morris.....	do						
do Stanley.....	do						
Village de Clinton.....	do						
do Exeter.....	do						
do Kincardine et Wigan.....	do						
Cité de London.....	do						
35 Township de Thorax.....	Midland.....			50,000 00 30,000 00 30,000 00 12,500 00 12,500 00 21,370 85 2,000 00 12,500 00 4,000 00	144,870 85		
Ville de Fort-Hope.....	do						
Township d'Orillia et Matched.....	do						
Ville d'Orillia.....	do						
Township de Ray.....	do						
Village de Onemeece.....	do						
Township de Mara.....	do						
Ville de Peterborough.....	do						
do Napanee.....	*Napanee, Tamworth et Québec. do			30,000 00 7,500 00 30,000 00 15,000 00 75,000 00			
Village de Newburgh.....	do						
Township de Camden.....	do						
do Sheffield.....	do						
Cité de Kingston.....	do						
do Toronto.....	Nord.....			100,000 00	157,500 00	190,000 00 200,000 00	390,000 00
Comté de Simcoe.....	do						
Ville de Barrie.....	do						
do Orillia.....	do						
Townships de Collingwood, Euphrasia et Saint-Vincent.....	do						
	A reporter.....		155,000 00		241,980 00		627,500 00

* A présent Kingston, Napanee et Ouest.

N° 10.—ETAT indiquant les subventions accordées aux chemins de fer par les municipalités—Suite.

Municipalités.	Nom du chemin de fer.	Prêt.	Total.	Boni.	Total.	Souscriptions d'actions ou d'obligations.	Total.
		\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.
ONTARIO—Suite.							
Ville de Smith's Falls.	Report		155,000 00	35,000 00	6,360,446 85		627,500 00
do Merrickville.	Ontario et Québec.			25,000 00			
do Township de Winchester-Ouest.	do			10,000 00			
do Thamesford.	do			15,000 00			
	do			2,500 00			
Ville de Port-Arthur.	Port-Arthur, Duluth et Ouest.			25,000 00	52,500 00		
Municipalité de Norbery.	do			15,000 00			
Ville de Simcoe.	Norfolk-Stud			5,000 00	40,000 00		
Township de Charlotteville.	do			20,000 00			
do Walsingham-Sud.	do			40,000 00			
Cité de Sainte-Catherine.	Ste-Catherine et Niagara-Central.	80,000 00		80,000 00	65,000 00		
Ville de Thorold.	do		80,000 00	20,000 00	100,000 00		
Cité d'Ottawa.	Saint-Laurent et Ottawa.	200,000 00				60,000 00	
Ville de Prescott.	do	100,000 00				30,000 00	
do Gananoque.	Mille-Isles		300,000 00				
Cité de Toronto.	Toronto et Nipissingue.			150,000 00			
Township de Scarborough.	do			10,000 00			
do Markham.	do			30,000 00			
do Uxbridge.	do			50,000 00			
do Scott.	do			10,000 00			
do Brock.	do			50,000 00			
do Eldon.	do			50,000 00			
do Bexley.	do			44,000 00			
do Somerville.	do			15,000 00			
Townships de Luxton, Digby et Langford.	do			15,000 00			
Ville de Uxbridge.	do			12,500 00			
Albion.	do			2,000 00			
Caletton.	Toronto, Grey et Bruce.			40,000 00	388,500 00		
Mono.	do			45,000 00			
do	do						

Amaranth.	do			30,000 00			
Arthur.	do			35,000 00			
Orangeville.	do			15,000 00			
Mount-Forest.	do			20,000 00			
Toronto.	do			350,000 00			
Comté de Grey (Groupe)	do			300,000 00			
Owen-Sound.	do			5,000 00			
Minto.	do			15,000 00			
Howick.	do			35,000 00			
Gorrie et Wroxeter.	do			5,000 00			
Teeswater.	do			5,000 00			
Culross.	do			38,000 00			
Turnbury.	do			5,000 00			
					988,000 00		
Ville de Lindsay.	Victoria			85,000 00			
Village de Fenelon-Falls.	do			25,000 00			
Township de Verulam et Somerville.	do			22,000 00			
Comté de Haliburton.	do			54,000 00			
					186,000 00		
Fergus.	Wellington, Grey et Bruce.			10,000 00			
Peel.	do			40,000 00			
Egira.	do			10,000 00			
Maryboro.	do			40,000 00			
Nichol.	do			10,000 00			
Wallace.	do			35,000 00			
Minto.	do			65,000 00			
Bruce.	do			278,000 00			
Howick.	do			20,000 00			
Listowell.	do			15,000 00			
Grey.	do			35,000 00			
Elma.	do			30,000 00			
Morris.	do			18,000 00			
Wawanosh-Ouest.	do			10,000 00			
Ashfield.	do			28,000 00			
Turnbury.	do			8,000 00			
Knardine.	do				682,000 00		
Ville de Whitby.	Whitby, Port-Perry et Lindsay.			70,000 00			
Township de Whitby.	do			15,000 00			
do Reach.	do			30,000 00			
do Scugog.	do			2,000 00			
Comté de Victoria.	do			85,000 00			
Village de Port-Perry.	do			20,000 00			
Cie Manufacturière.	do			94 93			
			535,000 00		222,094 93		
					9,094,541 75		717,500 00

N^o 10.—*Errat* indiquant les subventions accordées aux chemins de fer par les municipalités.—*Suite.*

Municipalités.	Nom du chemin de fer.	Prêt.	Total.	Boni.	Total.	Subscription d'actions ou d'obligations.	Total.
		\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.
QUÉBEC.							
Farnham.....	Canadien du Pacifique.				20,000 00		
Ville de Nicolet.....	Comté de Drummond			10,000 00			
Municipalité de Saint-Léonard	do			5,000 00			
Paroisse de Saint-Antoine.	Grand-Oriental			10,000 00			
do Saint-Denis.....	do			10,000 00			
Paroisse de Sainte-Sophie	Grand-Nord			4,000 00			
Village de New-Glasgow.	do			2,000 00			
Comté de Compton.....	International			20,000 00		225,000 00	225,000 00
Saint-Pie.....	Lac Champlain et Saint-Laurent.			10,000 00			
L'Ange Gardien.....	do			6,000 00			
Saint-Paul.....	do			15,000 00			
Philipsburg.....	do						
Cité des Trois-Rivières.	Basses-Laurentides						
Ascot.....	Vallée de la Massawippi.					40,000 00	
Hatley.....	do					25,000 00	
Township de Melbourne et Brompton	do					20,000 00	
Gore.....	Missisquoi et vallée de la riv. Noire					20,000 00	
Township d'Eily.....	do					20,000 00	
do de Stukely-Nord.	do					20,000 00	
do de Bolton.....	do					20,000 00	
Municipalité de Rigaud.	Montréal et Jonct. de Champlain.						
Paroisse do	Montréal et Ottawa.			2,000 00	21,174 00		85,000 00
Canton de Chambly	do			500 00			
Bassin do	Montréal, Portland et Boston.			15,000 00	2,500 00		
Ville de Sorel.....	do			10,000 00			
Village de Boucherville.	Montréal et Sorel			12,000 00	25,000 00		
do Varennes.....	do			1,000 00			
Paroisse de Saint-Roch.	do			500 00			

Municipalités.	Nom du chemin de fer.	Prêt.	Total.	Boni.	Total.	Subscription d'actions ou d'obligations.	Total.
		\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.
Comté de Pontiac.....	Pontiac et Jonction du Pacifique.			100,000 00			
Village de Shawville.	do			1,000 00			
Paroisse de Sherbrooke	Québec-Central.			50,000 00	101,000 00		
do Dridswell.....	do			25,000 00			
do Weedon.....	do			25,000 00			
Garthby.....	do			3,000 00	103,000 00		
Cité de Québec.....	Québec et Lac Saint-Jean.						
do Montréal.....	do					450,000 00	450,000 00
do Québec.....	Québec, Montréal, Ottawa et Occidental	1,000,000 00					
do Trois-Rivières	do	1,000,000 00					
Comté d'Ottawa.	do	200,000 00					
Saint-Sauveur de Québec.	do	25,000 00					
Côte Saint-Louis	do	25,000 00					
Village de Sainte-Thérèse	do	12,000 00					
Paroisse de do	do	12,000 00					
do Saint-Jérôme.	do	10,000 00					
Village de do	do	15,000 00					
Saint-Scholastique.	do	10,000 00					
Saint-André.....	do	25,000 00					
Saint-Jérusalem d'Argenteuil.	do			25,000 00	25,000 00		
Comté de Bromé.....	Sud-Est.	2,434,000 00					
Township de Bromé.	do						
do Sutton.....	do						
do Fotton.....	do						
do Farnham.....	do						
Village de Farnham-Ouest.	do						
do do Est.	do						
do Waterloo.	do						
Comté de Drummond.	do						
Township de Wickham.	do						
do do	do						
do do	do						
Village d'Actonville.	do						
do de Roxton-Falls	do						
Township de Roxton	do						
do Shefford	do						
do Wickham-Ouest	do						
Fraserville.....	do						
Municipalité de Magog.	Waterloo et Magog				25,000 00		528,000 00
							15,000 00
					453,774 00		1,368,000 00

N^o 10.—Etat indiquant les subventions accordées aux chemins de fer par les municipalités.—Fin.

Municipalités.	Nom du chemin de fer.	Prêt.	Total.	Boni.	Total.	Souscriptions d'actions ou d'obligations.	Total.
		\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.
NOUVEAU-BRUNSWICK.							
Paroisses de Hillsboro', Hopewell et Harvey	Albert			40,000 00	70,000 00		
Paroisses de Coverdale, Hillsboro', Hopewell et Harvey	do			30,000 00	80,000 00		
Cité de Frédéricton	Frédéricton			50,000 00			
Comté de York	do			30,000 00			
Paroisse de Saint-George.	*Grand-Stud	2,000 00					
do Pennfield	do	500 00					
do Lepréau	do	500 00	3,000 00				
Ville de Fort-Fairfield	Nouveau-Brunswick			12,000 00	23,000 00		
do Lynden	do			11,000 00			
Cité de Calais	do et Canada			12,500 00			
do Houlton	do			22,000 00			
do Saint-Stephen	do			13,000 00	47,500 00		
Ville de Chatham	Nord et Ouest du Nouveau-Brunswick		20,000 00	13,000 00	13,000 00	60,000 00	60,000 00
Paroisse d'Elgin	†Petitcodiac et Elgin	20,000 00					
Cité de Saint-Jean	Saint-Jean et Maine		23,000 00		233,500 00		60,000 00
NOUVELLE-ECOSSE.							
Comté de King	Vallée de la Cornwallis			27,685 00	27,685 00		
Township d'Yarmouth	Comtés de l'Ouest				150,000 00	100,000 00	100,000 00
Comtés de Yarmouth et Digby	do				177,685 00		100,000 00

MANTOBA.

Cité de Winnipeg	Canadien du Pacifique			200,000 00	370,000 00		
Comté de Selkirk	do			35,000 00			
Township de Saint-André	do			35,000 00			
Ville de Morris	do			100,000 00			
Comté de Westborne	Manitoba et Nord-Ouest			75,000 00			
Ville du Portage-la-Prairie	do			50,000 00			
do de Minnedosa	do			30,000 00			
Municipalité du Lac Plat	do			20,000 00			
do de Birtle	do			40,000 00			
do de Strathclair	do			600 00			
Rapid-City	Saskatchewan et Ouest			10,000 00	215,600 00		
COLOMBIE-BRITANNIQUE.							
Cité de New-Westminster	Canadien du Pacifique				10,000 00		
	do				595,600 00		
	do				37,500 00		
	do				25,000 00		

TERRITOIRES DU NORD-OUEST.

† Non mentionné.

* Maintenant Ligne Rivéraine.

† Maintenant Elgin, Petitcodiac et Havelock.

N° 10.—Etat indiquant les subventions accordées aux chemins de fer—construits et en voie de construction—par les gouvernements et les municipalités, 30 juin 1891—*Fin.*

S O M M A I R E.

	Prêt.		Total.		Boni.		Total.		Souscriptions d'actions ou d'obligations.		Total.		Grands totaux.		
	\$	cts.	\$	cts.	\$	cts.	\$	cts.	\$	cts.	\$	cts.	\$	cts.	
<i>Gouvernements.</i>															
Fédéral.....	15,891,533	33			130,899,740	77							146,791,274	10	
Ontario.....	26,000	00			6,161,007	44							6,187,007	44	
Québec.....	3,722,956	00			10,674,552	12							14,397,508	12	
Nouveau-Brunswick.....					4,287,346	81			300,000	00			4,587,346	81	
Nouvelle-Ecosse.....	50,000	00			2,085,995	87							2,135,995	87	
Manitoba.....	1,945,000	00			533,300	00							2,478,300	00	
Colombie-Britannique.....					37,500	00							37,500	00	
			21,635,489	33			154,679,443	01				300,000		176,014,932	34
<i>Municipalités.</i>															
Ontario.....	585,000	00			9,094,541	78			717,500	00			10,347,041	78	
Québec.....	2,434,000	00			453,774	00			1,368,000	00			4,255,774	00	
Nouveau-Brunswick.....	23,000	00			233,500	00			60,000	00			316,500	00	
Nouvelle-Ecosse.....					177,685	00			100,000	00			277,685	00	
Manitoba.....					595,600	00							595,600	00	
Colombie-Britannique.....					37,500	00							37,500	00	
Territoires du Nord-Ouest.....					25,000	00							25,000	00	
			2,992,000	00			10,617,600	78				2,245,500	00	15,855,100	78
			24,627,489	33			165,297,043	79				2,545,500	00	192,470,033	12

CANADA

RAPPORT ANNUEL

DU

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX

(DIVISION DU REVENU DES CANAUX)

POUR LE

DERNIER EXERCICE, DU 1^{ER} JUILLET 1890 AU 30 JUIN 1891SOMIS EN CONFORMITÉ DES DISPOSITIONS DES STATUTS RÉVISÉS DU CANADA,
CHAPITRE 37, ARTICLE 28

IMPRIMÉ PAR ORDRE DU PARLEMENT



OTTAWA

IMPRIMÉ PAR S. E. DAWSON, IMPRIMEUR DE SA TRÈS EXCELLENTE
MAJESTÉ LA REINE

1892

MATIÈRES.

Rapport de la division des recettes des canaux, par B. H. Teakles, premier commis, recettes des canaux.....	Page. 5
---	------------

ÉTATS DES FINANCES.

Numéro de l'état.		Page.
1	RECETTES des canaux, perception des—en compte avec le revenu	8
5	do do do la dépense	16
2	LOCATIONS de chutes d'eau, etc.	12
3	MENUS travaux publics	13
4	AMENDES et dommages	14
6	REMBOURSEMENTS	18

STATISTIQUE (ANNEXE A).

25	QUANTITÉ de chaque article transporté pendant les deux derniers exercices terminés le 30 juin 1890	88
(A) 22½	TABLEAU COMPARATIF du grand total de fret passé par les canaux sous-mentionnés durant les saisons de navigation 1889 et 1890, ainsi que le montant des péages perçus sur iceux, y compris les péages sur les navires et les passagers.	150
23	TABLEAU indiquant le nombre et le tonnage de tous les navires passés par les canaux pendant la saison de navigation de 1889	151
24	TABLEAU indiquant le nombre et le tonnage classifié de tous les navires passés par les canaux pendant la saison de navigation de 1889.	155
25	TARIF	156
26	LOYERS DE CHUTES D'EAU—État sommaire du compte des locataires.	170

DÉPENSES (ANNEXE B).

APPOINTEMENTS—Payés à chaque employé chargé de la perception du revenu des canaux	186
FONDS DE RETRAITE—Dédution sur les appointements de chaque employé	186
DÉPENSES IMPRÉVUES—Autorisées par le département pour loyer de bureau, combustible, etc.	186

STATISTIQUE (ANNEXE A)—Suite.
CANAUX.

	Détails du mouvement.		Détails du mouvement de parcours complet.		Détails du mouvement local.		Détails du mouvement, par catégories.		Mêmes détails sous divers chefs.		Péages mensuels sur chaque canal.		Nombre, tonnage et pavillons des navires qui ont fréquenté les navires.		Tableau comparatif du mouvement total du fret, des passagers et des navires, pour les quatre derniers exercices terminés le 30 juin 1891.		Tableau comparatif du tonnage des navires et des marchandises pour les quatre derniers exercices terminés le 30 juin 1891.	
	Page.	Page.	Page.	Page.	Page.	Page.	Page.	Page.	Page.	Page.	Page.	Page.	Page.	Page.	Page.	Page.	Page.	Page.
Canal Welland.....	23	92	27	96	31	100	64	132	70	138	78	144	80	146	84	86	84	86
Canaux du Saint-Laurent.....	34	104	38	108	42	112	64	132	70	138	78	144	80	146	84	86	84	86
Canaux de l'Ottawa.....	46	116	.....	.....	.....	.....	64	133	70	139	78	145	80	147	85	87	85	87
Canal Chambly.....	50	120	.....	.....	.....	.....	64	132	70	138	78	145	81	147	84	86	84	86
Canal Rideau.....	53	123	.....	.....	.....	.....	64	133	70	139	79	145	81	147	85	87	85	87
Canal Saint-Pierre.....	56	126	.....	.....	.....	.....	64	133	70	139	79	145	82	148	86	88	86	88
Canaux de la vallée de la Trent	57	127	.....	.....	.....	.....	64	133	70	139	79	145	81	147	85	87	85	87
Canal Murray.....	60	130	.....	.....	.....	.....	64	133	70	139	79	145	81	147	85	87	85	87

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,

DIVISION DES RECETTES DES CANAUX,

OTTAWA, 6 octobre 1891.

Au secrétaire du
Ministère des chemins de fer et canaux.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous présenter les états des recettes des canaux perçues pendant l'exercice clos le 30 juin 1891, ainsi que le relevé des sources d'où provenaient ces recettes.

Le sommaire suivant des recettes accuse une diminution de \$3,785, déduction faite des remboursements opérés en vertu de différents arrêtés du conseil modifiant le tarif.

	1889-90.	1890-91.	Augmenta- tion.	Diminution.
	\$	\$	Pour 100.	Pour 100.
Péages de canaux.....	371,626	345,143	.....	4·43
Loyers de chutes d'eau.....	38,168	37,995	.....	0·45
Travaux publics secondaires.....	50	41	.....	18·00
Total.....	409,844	383,179	.....	6·50
A DÉDUIRE—Remboursements.....	48,391	25,511	.....
Recettes nettes.....	361,453	357,668	.....

Ci-suit un état comparatif des recettes provenant des divisions suivantes des canaux pour les exercices 1890 et 1891, faisant voir les augmentations ou les diminutions, comparées avec l'exercice précédent.

	1889-90.	1890-91.	Augmenta- tion.	Diminution.
	\$	\$	Pour 100.	Pour 100.
Canal Welland.....	220,160	188,586	.....	14·34
Canaux du Saint-Laurent.....	70,604	79,919	13·2	
Canal Chambly.....	17,703	20,187	14·03	
Canaux de l'Ottawa.....	53,094	47,149	.....	11·19
Canal Rideau.....	6,782	6,153	.....	9·29
Canal Saint-Pierre.....	2,453	1,707	.....	30·41
Canal de la Vallée de la Trent.....	238	731	23·49	
Canal Murray.....	592	711	198·74	
Total.....	371,626	345,143	.....
A DÉDUIRE—Remboursements.....	48,138	25,511	.....
Recettes nettes.....	323,488	319,632	.....

L'état suivant indique les augmentations et les diminutions sur le canal Welland, et les articles qui les ont produites :—

	1889-90.	1890-91.	Augmentation.	Diminution.
	\$	\$	Pour 100.	Pour 100.
Navires	19,295	15,907	.....	17.56
Passagers.....	207	354	71.01	.....
Produits de la forêt.....	29,698	20,157	.....	32.12
do des animaux.....	331	176	.....	46.82
do de l'agriculture.....	109,970	94,330	.....	14.22
Objets manufacturés et marchandises	56,291	56,407	2	.....
Total des péages.....	215,792	187,331	.....	.....
Amendes et dommages	4,367	1,255	.....	.....
Total.....	220,159	188,586	.....	.....
A DÉDUIRE—Remboursements.....	47,251	24,914	.....	.....
Recettes nettes.....	172,888	163,672	.....	.....

La diminution accusée ci-dessus dans la somme des péages remboursés est due à ce qu'il n'a pas été fait de remboursement de péages sur le grain pendant les mois de mai et juin, à la suite d'un arrêté du conseil du 18 mai 1891 qui décrétait que ces remboursements seraient faits à la clôture de la navigation, et non pendant la saison de navigation comme autrefois.

La quantité totale du fret transporté sur les différents canaux et classifié comme ci-dessous, a été.—

Canaux.	Bestiaux.	Produits de la forêt.	Articles fabriqués.	Marchandises.	Produits agricoles.	Total.
	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.
Welland	54	138,205	23,104	317,044	481,095	959,502
Saint-Laurent.....	1,107	126,128	67,280	348,696	286,093	829,304
Chambly.....	234	98,868	3,218	118,830	3,914	225,064
Ottawa.....	1,167	622,329	844	11,483	5,155	640,978
Rideau.....	38	74,530	2,336	20,728	3,055	100,687
Saint-Pierre.....		2,619		19,232	7,668	29,519
Murray.....	25	4,124	1,659	4,205	3,572	13,585
Vallée de la Trent.....		23,038	20	582	35	23,675

On verra par les chiffres suivants que la plus grande quantité de fret qui ait passé par le canal Welland depuis 1867 a été en 1874, exercice pendant lequel cette quantité a été de 1,540,081 tonneaux.

La plus petite quantité a été en 1882, exercice pendant lequel elle tomba à 644,727 tonneaux; en 1900 la quantité augmenta à 1,104,553 tonneaux, pour tomber, en 1891, à 959,502 tonneaux.

Le plus gros tonnage qui ait passé par le canal Welland entre les ports des Etats Unis, pendant la même période, a été durant l'exercice 1871, où la quantité s'est chiffrée par 747,756 tonneaux; cependant cette quantité est tombée à 191,817 tonneaux en 1882, mais depuis elle a graduellement monté à 563,856 tonneaux en 1891.

Le relevé suivant donne la quantité totale de fret qui a passé par le canal Welland, et la quantité passée entre les ports des Etats-Unis pendant les exercices clos le 30 juin, de 1867 à 1891, inclusivement :—

Années.	Quantité totale transportée sur le canal Welland, tonneaux.	Quantité des ports américains à des ports américains, tonneaux.
1867.....	933,260	458,386
1868.....	1,161,821	641,711
1869.....	1,231,903	688,700
1870.....	1,311,956	747,756
1871.....	1,478,122	772,567
1872.....	1,319,996	638,039
1873.....	1,391,692	634,913
1874.....	1,540,081	703,185
1875.....	1,142,853	595,217
1876.....	1,121,802	524,197
1877.....	1,126,429	482,878
1878.....	1,091,898	448,413
1879.....	918,924	361,304
1880.....	896,122	248,944
1881.....	798,809	196,285
1882.....	644,727	191,817
1883.....	861,634	337,619
1884.....	965,830	417,972
1885.....	839,521	416,825
1886.....	934,862	443,961
1887.....	838,587	387,109
1888.....	827,300	387,555
1889.....	938,254	464,415
1890.....	1,104,553	550,844
1891.....	959,502	563,856

Les relevés des quantités de grain transbordées à Port-Colborne et Kingston, et les relevés comparatifs du mouvement du trafic sur les différentes routes qui se disputent le commerce de transport de l'ouest au bord de la mer seront publiés dans le rapport supplémentaire pour la saison de navigation.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

B. H. TEAKLES.

CANAUX,

N° 1.—PERCEPTION des péages sur les
(Pour détails, voir

Dt.

Balances dues par les percepteurs, etc., le 1er juillet 1890.	REVENU DES CANAUX.				Revenu total des canaux.	Loyers de chutes d'eau et autres revenus de travaux publics. Voir états nos 3 et 4.	Total.
	Péages.	Quaiage et emmagasinage.	Amendes et dommages.	Autres recettes.			
\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.
1,232 41	126,409 73		6 00		126,415 73	112 08	127,760 22
100 13	59,246 37				59,246 37	193 21	59,539 71
161 60	340 82				340 82	497 67	1,000 09
0 50	18 76				18 76		19 26
60 32	706 36			81 59	787 95	293 00	1,141 27
	554 57		1,147 38	20 00	1,721 95	2,670 76	4,392 71
2 54	54 95				54 95		57 49
1,557 50	187,331 56		1,153 38	101 59	188,586 53	3,766 72	193,910 75
	790 28		105 55		895 83	3,852 50	4,748 33
296 51	17,652 66		5 00		17,657 66	790 00	18,744 17
172 55	773 65		5 00		778 65	575 00	1,526 20
116 97	2,940 74	21 36	4 00	1,588 83	4,554 93		4,671 90
	25,982 04	4,655 85	297 50	10,963 62	41,899 01	19,753 48	61,652 49
291 87	14,133 40			14,133 40			14,425 27
877 90	62,272 77	4,677 21	417 05	12,552 45	79,919 48	24,970 98	105,768 36
187 76	6,424 36		4 00		6,428 36	70 00	6,686 12
	13,268 05				13,268 05		13,268 05
57 92	487 83		2 75		490 58		548 50
245 68	20,180 24		6 75		20,186 99	70 00	20,502 67
	27,510 23				27,510 23		27,510 23
594 08	18,212 83				18,212 83	5 00	18,811 91
28 80	180 40			8 00	188 40	20 00	237 20
91 34	1,237 29				1,237 29		1,329 63
714 22	47,140 75			8 00	47,148 75	25 00	47,887 97
	4,094 36	12 20	5 00	176 00	4,287 56	564 75	4,852 31
	1,432 25				1,432 25	105 50	1,537 75
	428 38		1 00	3 78	433 16	60 90	494 06
	5,954 99	12 20	6 00	179 78	6,152 97	731 15	6,884 12
203 10	1,528 85			177 91	1,706 76		1,909 86
131 57	672 86		38 16		711 02		842 59

8

1890-91.

canaux—Compte des recettes.

Annexe A.)

Av.

DIVISIONS DE PERCEPTION.	DÉPOSÉ AU CRÉDIT DU RECEVEUR GÉNÉRAL.		Balances dues par les percepteurs, etc., 30 juin 1891.	Total.
	A compte du revenu des canaux.	A compte des loyers de chutes d'eau et autres revenus des trav. publics.		
	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.
<i>Canal Welland.</i>				
Port-Colborne.....	127,263 87	105 56	390 79	127,760 22
Port-Dalhousie.....	59,346 50	193 21		59,539 71
Dunnville.....	307 37	574 34	118 38	1,000 09
Port-Maitland.....	19 26			19 26
Port-Robinson.....	755 62	293 00	92 65	1,141 27
Sainte-Catherine.....	1,721 95	2,670 76		4,392 71
Chippawa.....	46 46		11 03	57 49
Totaux.....	189,461 03	3,836 87	612 85	193,910 75
<i>Canaux du Saint-Laurent.</i>				
Beauharnois.....	800 13	3,852 50	95 70	4,748 33
Cornwall.....	16,882 95	790 00	1,071 22	18,744 17
Cardinal.....	820 20	706 00		1,526 20
Lachine.....	4,661 73		10 17	4,671 90
Montréal.....	41,899 01	19,753 48		61,652 49
Kingston.....	14,242 03		183 24	14,425 27
Totaux.....	79,306 05	25,101 98	1,360 33	105,768 36
<i>Canal Chambly.</i>				
Chambly.....	6,306 23	70 00	309 89	6,686 12
Saint-Jean.....	13,268 05			13,268 05
Saint-Ours.....	499 77		48 73	548 50
Totaux.....	20,074 05	70 00	358 62	20,502 67
<i>Canaux de l'Ottawa.</i>				
Ottawa.....	27,510 23			27,510 23
Grenville.....	18,484 44	5 00	322 47	18,811 91
Carillon.....	190 11	20 00	27 09	237 20
Ecluse Sainte-Anne.....	1,193 21		135 42	1,328 63
Totaux.....	47,377 99	25 00	484 98	47,887 97
<i>Canal Rideau.</i>				
Ottawa.....	4,287 56	564 75		4,852 31
Kingston Mills.....	1,432 25	105 50		1,537 75
Smith's Falls.....	433 16	60 90		494 06
Totaux.....	6,152 97	731 15		6,884 12
<i>Canal Saint-Pierre.....</i>				
	1,794 78		115 08	1,909 86
<i>Canal Murray—Brighton.....</i>				
	796 52		46 07	842 59

CANAUX,

N° 1.—PERCEPTION des péages sur les

(Pour détails, voir

Dt.

Balances dues par les percepteurs, etc., 1er juillet 1890.	REVENU DES CANAUX.				Revenu total des canaux.	Loyers de chutes d'eau et autres revenus de travaux publics, voir états 3 et 4.	Total.
	Péages.	Quaiage et emmagasinage.	Amendes et dommages.	Autres recettes.			
\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.
18 00	59 51				59 51		77 51
50 73	341 96			50 00	391 96		442 69
2 39	34 96				34 96	50 00	87 35
1 50	28 70				28 70	180 00	210 20
38 09	163 23				163 23	6 00	207 32
	52 75				52 75		52 75
110 71	681 11			50 00	731 11	236 00	1,077 82
3,840 68	325,763 13	4,689 41	1,621 34	13,069 73	345,143 61	29,799 85	378,784 14
					25,511 56		
					319,632 05		

DÉPARTEMENT DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
OTTAWA, 30 septembre 1891.

1890-91.—Fin.

canaux, etc.—Compte des recettes.

Annexe A.)

Av.

DIVISIONS DE PERCEPTION.	DÉPOSÉ AU CRÉDIT DU RECEVEUR GÉNÉRAL.		Balances dues par les percepteurs, etc., le 30 juin 1891.	Total.
	A compte du revenu des canaux.	A compte de loyers de chutes d'eau et autres revenus de trav. pub.		
	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.
<i>Canal de la Vallée de la Trent.</i>				
Burleigh	58 75		18 76	77 51
Bobcaygeon	391 06		51 63	442 69
Fenelon-Falls	35 10	50 00	2 25	87 35
Hastings	25 95	180 00	4 25	210 20
Peterboro'	179 35	6 00	21 97	207 32
Buckhorn	32 00		20 75	52 75
Totaux	722 21	236 00	119 61	1,077 82
Grand total	345,685 60	30,001 00	3,097 54	378,784 14
MOINS—Rembours. d'après l'état n° 5.				
Revenu net.				

B. H. TEAKLES,
Premier commis, revenu des canaux.

LOYERS DE CHUTES D'EAU ET AUTRES.
 N° 2.—ÉTAT SOMMAIRE des comptes des locataires.
 (Pour détails, voir annexe A, N° 28.)

Balances dues le 1er juillet 1890.	Echu pendant l'année expirée le 30 juin 1891.	Total.	Désignation des travaux.	Diminution autorisée.	Payé aux percepteurs, <i>Vide</i> état n° 1.	Déposé au crédit du receveur général.	Balances dues le 30 juin 1891.	Total.
\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.		\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.
23,346 92	7,324 40	30,671 32	Canal Welland.....	50 00	3,795 58	.....	26,895 74	30,671 32
6,626 62	1,118 00	7,744 62	do Williamsburg .....	.....	575 00	.....	7,169 62	7,744 62
792 50	815 00	1,607 50	do Cornwall.....	10 00	790 00	.....	807 50	1,607 50
3,627 50	2,588 00	6,215 50	do Beauharnois.....	.....	3,852 50	.....	2,363 00	6,215 50
18,383 86	24,559 06	42,952 92	do Lachine.....	20 00	19,752 48	.....	23,180 44	42,952 92
136 84	245 00	381 84	do Chambly.....	.....	70 00	.....	311 84	381 84
7,059 70	1,220 20	8,279 90	do Rideau.....	51 25	731 15	25 00	7,472 50	8,279 90
226 00	125 00	351 00	Divers canaux.....	.....	262 00	.....	89 00	351 00
354 18	.....	354 18	<i>Ventes de terres.</i>	.....	.....	.....	354 18	354 18
60,564 12	37,904 66	98,558 78	.....	131 25	29,758 71	25 00	68,643 82	98,558 78

Échu.....\$ 37,994 66
 Moins remises.....\$ 32 00

\$ 37,962 66

B. H. TEAKLES,
Premier commis, revenu des canaux.

DÉPARTEMENT DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
 OTTAWA, 30 septembre 1891.

N^o 3.—TRAVAUX PUBLICS SECONDAIRES, 1890-1891.

Balances dues le 1er juillet 1890.		Echu pendant l'année expirée le 30 juin 1891.		Totaux.	Travaux.	Déposé au crédit du receveur général. Voir état n ^o 1.	Balances dues le 30 juin 1891.	Total.
\$	cts.	\$	cts.	\$	<i>Havres.</i>	\$	cts.	\$
5	98	29	58	35	Port-Colborne...	35	56	35
.....		11	56	11	Port-Dalhousie..	11	56	11
5	98	41	14	47	Total	47	12	47

B. H. TEAKLES,
Premier commis, revenu des canaux.

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
OTTAWA, 30 septembre 1891.

N° 4.—Etat du montant des amendes et dommages perçus pour avoir violé les règlements des canaux, donnant les détails dans chaque cas pour laquelle la punition a été imposée, durant l'exercice terminé le 30 juin 1891.

Date.	Noms des bâtiments.	Nom du propriétaire ou autre personne en charge.	Détails.	Amendes.	Dommages.	Totaux.
				\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.
1890.			<i>Canal Welland.</i>			
16 août	Remorqueur "Norris"	James Norris	Pour avoir violé les règlements des canaux, art. 22.	5 00		
4 nov.	Chalan "Victoria"	Inconnu	Chalan "Victoria" aband. sur la levée du c. Welland.	6 00		
1891.						
— janv.	Barge à vap. "Marshall"	D. Whitney	Avaries au pont 15		175 00	
— do	do	Jas. Webster	Amende de l'écluse	10 00		
30 juin	do "Tecumseh"	Carit. W. Hanson	Avaries aux écluses nos 22 et 25		41 65	
15 do	Barge "Sarnia"	Jas. McKenzie	Avaries à l'écluse n° 18		840 73	
do	Str "C. W. Whitmore"	Capt. James Hastings	do 21		75 00	
			Total, canal Welland	21 00	1,132 38	1,153 38
1890.			<i>Canaux du Saint-Laurent.</i>			
18 juill.	Barge "Fame"	P. Laplante.	Pour avoir violé l'art. 22 des réglem. des canaux, écl. n° 2	20 00		
22 do	do "William"	H. Lafour.	Pour n'avoir pas obtenu son laissez-passer	5 00		
11 août	Steamer "Eveline"	L. Dobell et Cie	Pour avoir donné du sifflet sans nécessité	10 00		
15 do	do "Ariel"	J. Cowley	Pour avoir violé l'art. 107 des règlements des canaux	4 00		
26 do	do "Oholmley"	Carbay et Rooth	Pour avoir violé l'art. 25 des règlements des canaux	10 00		
26 do	do	do	Pour avoir violé l'art. 25 des règlements des canaux	10 00		
28 do	Barge "Beaufort"	N. Gamlin	Pour avoir laissé entrer la barge dans l'écluse n° 24 sans la contrôler.	5 00		
3 sept.	Steamer "Corinthian"	Cie de navigation R. et O.	Pour avoir éludé le paiement des péages du c. à Cornwall.	27 50		
29 do	Goëlette "Prussia"	Capt. Alex. Milligan.	Pour avoir négligé de faire rapport	5 00		
3 oct.	Barge "Québec"	P. Laplante.	Pour avoir éludé les droits de quai.	5 00		
3 do	do "Du Lièvre"	do	do	5 00		
4 do	do "J. Bright"	do	do	5 00		
4 do	do "Gypsum"	do	do	5 00		
1er nov.	do "Jennie"	Cie de transport de Montréal.	Pour avoir violé l'art. 26 des règlements des canaux aux écluses nos 8 et 10, le 15 octobre 1890.	20 00		
1891.						
2 mai	B'ge "Brodeur Demers"	D. Lerouxe.	Pour non-paiement des droits	5 00		5 00
17 juin	Dragueur "St-Joseph"	N. K. et M. Connolly.	Pour avaries à un poutre de garde, écluse n° 8, 2 juin '91			60 55
17 do	Barge "Jennie"	Cie de transport de Montréal.	Pour avaries au pont de Saint-Timothée, le 16 mai 1890			
17 do	do "Acadia"	do	Pour avoir brisé une défense, écluse n° 9, le 9 septembre 1890			
			Total, canaux du Saint-Laurent.	131 50	285 55	417 05
1890.			<i>Canal Chambly.</i>			
23 août	Berge "W. Henry"	Capt. Arpin	Dompage à la porte de l'écluse n° 7		2 00	
23 do	do "St-Jean Baptiste"	Capt. Lavallée	do 2		2 00	
11 do	Steamer "James"	Gédéon Lebun.	Pour avoir violé l'article 6 des règlements des canaux.	2 00		
8 sept.	Bateau "St. Joseph"	E. Lusnier	Pour dommage à l'écluse.		0 75	
			Total, canal Chambly	2 00	4 72	6 75
1890.			<i>Canal Rideau.</i>			
11 août	Str. "Minnie Bell"	M. Bulger.	P. avoir cond. un chev. trop vite sur le pont qui trav. le can.	1 00		
29 nov.	Str. "Ocean"	Henry Shaver.	Pour s'être mêlé des machines (en vertu de l'article 6 des règlements).	5 00		
			Total, canal Rideau	6 00		6 00
1890.			<i>Canal Murray.</i>			
31 déc.	Steamer "Ocean"	W. A. Geddes	Avaries à l'estacade du pont tourn. du ch. de f., 19 oct. '90		88 16	
			Total, canal Murray		88 16	
			Total, amendes et dommages			1,621 34

* Ces sommes ont été remises au percepteur des péages des canaux à Sainte-Catherine, par M. Ellis, surintendant du canal Welland.

B. H. TEAKLES,
Premier commis, revenu des canaux.

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
OTTAWA, 30 septembre 1891.

CANAUX,
N° 5.—PERCEPTEURS du revenu des
(Pour détails, voir

Dr.

Montants reçus du département pour faire face aux dépenses.	Déductions sur appointements pour fonds de retraite.	Balances dues aux percepteurs le 30 juin 1891.	Total.	DIVISIONS DE PERCEPTION.
\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	
3,383 99	65 00		3,448 99	<i>Canal Welland.</i>
2,180 97	38 00		2,218 97	Port-Colborne.....
770 25	15 00		785 25	Port-Dalhousie.....
600 00	10 00		610 00	Dunnville.....
737 41	14 40		751 81	Port-Matland.....
196 00	4 00		200 00	Port-Robinson.....
128 75	2 00		130 75	Sainte-Catherine.....
				Chippawa.....
7,997 37	148 40		8,145 77	Total.....
				<i>Canaux du Saint-Laurent</i>
1,293 66	17 00		1,310 66	Beauharnois.....
1,222 99	5 00		1,227 99	Cardinal.....
1,851 37	0 64		1,852 01	Cornwall.....
1,197 87	22 00		1,219 87	Kingston.....
2,150 25	34 00		2,184 25	Lachine.....
8,487 25	123 68		8,610 93	Montréal.....
16,203 39	202 32		16,405 71	Total.....
				<i>Canal Chambly.</i>
1,567 90	26 25		1,594 15	Chambly.....
1,491 85	24 25		1,516 10	Saint-Jean.....
622 74			622 74	Saint-Ours.....
3,682 49	50 50		3,732 99	Total.....
				<i>Canaux de l'Ottawa.</i>
823 32	16 00		839 32	Carillon.....
1,167 11	20 00		1,187 11	Grenville.....
1,543 51	6 25		1,549 76	Ecluse Sainte-Anne.....
3,533 94	42 25		3,576 19	Total.....
				<i>Canal Rideau.</i>
458 08	8 00		466 08	Kingston-Mills.....
2,203 74	40 00		2,243 74	Ottawa.....
336 05	6 00		342 05	Smith's Falls.....
2,997 87	54 00		3,051 87	Total.....
196 00	4 00		200 00	<i>Saint-Pierre</i>
17 75			17 75	<i>Canal Murray</i>
70 21			70 21	<i>Canal de la Vallée de la Trent</i>
2,357 99	36 00		2,393 99	Inspecteur des canaux.....
845 82			845 82	Imprimeur de la reine.....
214 37			214 37	Papeterie.....
2,757 52			2,757 52	En général.....
40,874 72	537 47		41,412 19	Grands totaux.....

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
OTTAWA, 30 septembre 1891.

1890-91.

canaux, en compte avec les dépenses.

Annexe B.)

Av.

Balances dues aux percepteurs le 1er juillet 1890.	DÉPENSES AUTORISÉES PAR LE DÉPARTEMENT.					Total.
	Appointements.	Aide spéciale.	Loyer.	Frais de voyage.	Divers.	
\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.
3,250 00			192 00		6 99	3,448 99
1,900 00			25 00	150 00	143 97	2,218 97
750 00					35 25	785 25
500 00			100 00		10 00	610 00
720 00				1 80	29 91	751 81
200 00						200 00
100 00			25 00		5 75	130 75
7,420 00			342 00	151 90	231 87	8,145 77
1,216 00				6 00	88 66	1,310 66
1,150 00			50 00	10 50	17 49	1,227 99
1,633 32	142 50				76 19	1,852 01
1,100 00			45 00		74 87	1,219 87
1,700 00			360 00	19 80	104 45	2,184 25
7,383 34			525 00		702 59	8,610 93
14,182 66	142 50		980 00	36 30	1,064 25	16,405 71
1,500 00				48 06	46 09	1,594 15
1,400 00					116 10	1,516 10
600 00					22 74	622 74
3,500 00				48 06	184 93	3,732 99
800 00					39 32	839 32
1,000 00			50 00		137 11	1,187 11
1,500 00					49 76	1,549 76
3,300 00			50 00		226 19	3,576 19
400 00				33 00	33 08	466 08
2,000 00				15 18	228 56	2,243 74
300 00				5 85	36 20	342 05
2,700 00				54 03	297 84	3,051 87
200 00					17 75	200 00
					13 51	17 75
	53 20			3 50		70 21
1,800 00				521 10	72 89	2,393 99
					845 82	845 82
					214 37	214 37
					2,757 52	2,757 52
33,102 66	195 70		1,372 00	816 89	5,926 94	41,412 19

B. H. TEAKLES,
Premier commis, revenu des canaux.

N^o 6.—REMISES DE DROITS, 1890-91.
PÉAGES DES CANAUX.

Canal.	A qui payé.	Date.	Bureau.	Remises de péages sur	En vertu de quelle autorité.	Montant.	Total.
						\$ cts.	\$ cts.
Welland.....	Cie de transp., K. et M.	14 juillet ..	Port-Colborne ..	Grain	Droits remb. en vertu des Statuts révisés, chap. 29, sec. 8.	216 00	
do	J. Malcolmsen	14 do	do	do	do	197 46	
do	A. E. Hume	19 do	do	do	do	119 52	
do	Cie de transbord., Montréal ..	22 do	do	do	do	2,799 00	
do	Æ. D. Mackay, fils	22 do	do	do	do	90 72	
do	F. H. Taylor	21 do	do	do	do	176 40	
do	J. Malcolmsen	31 do	do	do	do	108 00	
do	Cie de transbord., K. et M.	2 août	do	do	do	581 22	
do	J. B. Fariguève et Fils	4 do	do	do	do	99 90	
do	Cie de transbord., Montréal ..	7 do	do	do	do	3,830 94	
do	Cie de transbord., K. et M.	7 do	do	do	do	425 88	
do	Æ. D. Mackay, fils	7 do	do	do	do	189 50	
do	A. M. Robertson	26 do	do	do	do	94 68	
do	Æ. D. Mackay, fils	26 do	do	do	do	163 44	
do	H. A. Young	26 do	do	do	do	91 80	
do	J. Malcolmsen	26 do	do	do	do	99 90	
do	A. E. Hume	28 do	do	do	do	41 22	
do	J. B. Fariguève et Fils	28 do	do	do	do	231 48	
do	Æ. D. Mackay, fils	2 do	do	do	do	110 70	
do	Cie de transbord., K. et M.	2 do	do	do	do	171 86	
do	J. A. Malcolmsen	2 do	do	do	do	90 72	
do	F. H. Taylor	2 do	do	do	do	356 40	
do	Æ. D. Mackay, fils	18 do	do	do	do	661 82	
do	Cie de transbord., K. et M.	20 do	do	do	do	91 80	
do	do	24 do	do	do	do	4,122 18	
do	Æ. D. Mackay, fils	24 do	do	do	do	164 84	
do	Cie de transport, Montréal ..	2 do	do	do	do	215 10	
do	F. H. Taylor	2 do	do	do	do	110 70	
do	H. A. Young	2 do	do	do	do	553 68	
do	J. A. Malcolmsen	16 do	do	do	do	94 50	
do	Cie de transbord., K. et M.	16 do	do	do	do		
do	J. B. Fariguève et Fils	16 do	do	do	do		

do	Æ. D. Mackay, fils	30 do	do	do	do	98 42	
do	Cie de Transport de Montréal ..	3 nov.	do	do	do	2,410 74	
do	J. A. Malcolmsen	3 do	do	do	do	108 00	
do	A. M. Robertson	3 do	do	do	do	172 62	
do	Cie de Transport de Montréal ..	1er déc.	do	do	do	1,828 98	
do	Æ. D. Mackay, fils	2 do	do	do	do	91 44	
do	do	2 do	do	do	do	54 18	
do	H. A. Young	2 do	do	do	do	108 32	
do	A. E. Hume	2 do	do	do	do	305 64	
do	Cie de Transbordem., K. et M.	24 do	do	do	do	2,211 12	
do	Cie de Transport de Montréal ..	24 do	do	do	do	673 74	
do	do	1891.	do	do	do		
do	do	8 janv.	do	do	do	73 08	
do	do	12 do	do	do	do	174 96	
Welland.....	Capitaine J. Read	20 nov.	Dalhousie ..	Surpaiement pour glace ..		5 80	
do	do	1891.	Sainte-Catherineet Dalhousie	do excursion		33 94	24,953 72
Saint-Laurent ..	Rév. J. Metzler	22 sept.	Williamsburg ..	Excursion		13 50	
do	Cie de Transport de Montréal ..	2 octobre	Montréal	Matériaux pour construction du canal		25 33	
do	do	3 nov.	do	do		6 91	
do	do	3 do	do	do		17 35	
do	do	1er déc.	do	do		24 08	
do	Cie de Transp., Kingston et M.	24 do	Cornwall	Matériaux pour construction du canal		186 92	
do	Cie de Transport de Montréal ..	24 do	do	Grain		45 12	
do	do	1891.	do	do			
do	Drummond, McCall et Cie	2 février	Lachine	Surcharge de quaiage sur fer en grueuse		8 40	
do	Capit. O. Gillespie	6 avril	do	do de péages à cause de diffé- rence dans le tonn. du nav.		98 23	
Ottawa	D. Murphy et Cie	28 août	Grenville	Total, remboursement, can. du St-Laurent		35 57	425 84
do	do	20 nov.	Ottawa et Grenville	Péages payés deux fois		17 27	
				Laissez-passer non employé ..			

N° 6.—REMBOURSEMENTS, 1890-91—*Fin.*
PÉAGES DES CANAUX.

Canal.	A qui payé.	Date.	Bureau.	Remboursement de péages sur	En vertu de quelle autorité.	Montant.	Total.
						\$ cts.	\$ cts.
Ottawa	D. Murphy et Cie.....	1891. 11 juin ..	Ottawa et Grenville	Laissez-passer non employé.....	.....	11 57	
do	do	11 do ..	do ..	do ..	.....	31 63	
do	Geo. Harris	11 do ..	do Ste-Anne	Surpaiement pour péages.....	.....	13 84	
Chambly	Bissett et Donaghy.....	20 nov. ..	Saint-Jean.....	Total, remboursement, canaux d'Ottawa	.....	109 88	
				Laissez-passer non employé.....	.....	22 12	
				Total.....	.....	25,511 56	

REMBOURSEMENT DE LOYERS DE CHUTES D'EAU.

Saint-Laurent ..	G. P. Anderson	8 avril ..	Cardinal	Surchage de loyer, terrain pris p. le dép.	32 00
------------------	----------------------	------------	----------------	---	-------	-------

B. H. TEAKLES,
Premier commis, revenu des canaux.

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
OTTAWA, 30 septembre 1891.

N° 6.—REMISES DE DROITS, 1890-91.—RÉCAPITULATION—*Suite.*
PÉAGES DES CANAUX—*Suite.*

Canal.	A qui payé.	Date.	Bureau.	Remises de droits sur	En vertu de quelle autorité.	Montant.	Total.
						\$ cts.	\$ cts.
Welland.....	Cie de transport K. et M.....	1890-91.	Port-Colborne.....	Grain.....	Droits remb. en vertu des Statuts révisés, chap. 29, art. 8.....	5,237 10	
do	J. Malcolmson.....		do	do	do	636 66	
do	A. E. Hume.....		do	do	do	642 24	
do	Cie de transport Montréal.....		do	do	do	15,913 62	
do	A. E. D. Mackay, Fils.....		do	do	do	834 48	
do	F. H. Taylor.....		do	do	do	512 10	
do	J. B. Fairgrievé et Fils.....		do	do	do	294 30	
do	A. M. Robertson.....		do	do	do	361 62	
do	H. A. Young.....		do	do	do	481 86	
do	Capit. N. J. Wigle.....		Sainte-Catherine et Dalhousie.....	Péages en plus sur excursions do glace.....	do	33 94	24,913 98
do	Capit. J. Read.....		Dalhousie.....	do	do	5 80	39 74
Saint-Laurent.....	Rév. J. Metzler.....	1890.	Williamsburg.....	Total des péages remboursés, canal Welland.....			24,953 72
do	Cie de transport Montréal.....	22 sept.	Cornwall et Mont-real.....	Excursion.....		13 50	
do	do	3 nov.	Cornwall.....	Matériel pour construction de canal.....		56 32	
do	do	24 déc.	do	Paiement en plus sur fer de ch. de fer.		17 35	
do	Cie de transport K. et M.....	24 do	do	Grain.....		45 12	
			do	do		186 92	
do	Drummond, McCall et Cie.....	1891.	Lachine.....	Surcharge de quaiage sur fer en gueuse		8 40	
do	Capit. O. Gillespie.....	2 fév. 6 avrll.	do	Surcharge due à la différence dans le tonnage enregistré du navire.		98 23	
Ottawa.....	D. Murphy et Cie.....	1890.	Grenville.....	Total des péages remboursés, canaux du Saint-Laurent.....			425 84
do	do	28 août	Ottawa et Grenville.....	Payé deux fois.....		35 57	
				Permis de passer non employés.....		60 47	

N° 6.—REMISES DE DROITS, 1889-90—Fin.

PÉAGES DES CANAUX—Fin

Canal.	A qui payé.	Date.	Bureau.	Remises de péages sur	En vertu de quelle autorité.	Montant.	Total.
						\$ cts.	\$ cts.
Ottawa.....	Géc. Harris.....	1891. 11 juin.....	Ottawa et Ste-Anne	Paiement en plus de péages..... Total des péages remboursés, ca- naux de l'Ottawa.....	.....	13 84	109 88
Chambly.....	Bissett et Donaghy.....	20 nov.....	Saint-Jean.....	Permis de passer non employés.....	.....	22 12	25,511 56

REMISES DE DROITS SUR LOYERS DE POUVOIRS D'EAU.

Saint-Laurent ..	G. P. Anderson.....	3 avril.....	Cardinal.....	Surchage de loyer, terrain pris par le département.....	32 00
------------------	---------------------	--------------	---------------	--	-------	-------

B. H. TEAKLES,
Premier commis, revenu des canaux.

DÉPARTEMENT DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
OTTAWA, 30 septembre 1891.

ANNEXE A—Suite—CANAUX.

N° 7.—TABLEAU GÉNÉRAL indiquant la quantité de chaque article transporté sur le canal Welland, et le montant du revenu perçu pendant l'exercice terminé le 30 juin 1891.

ARTICLES.	De ports du Canada à des ports américains.		De ports américains à des ports américains.		De ports américains à des ports du Canada.		Tonneaux.		Total, tonneaux.	Montant des péages, montés.	Montant des péages, descente.	Montant total des péages.	
	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.					
													\$
Alcalis, potasse et perlasse.									45		9 00	9 00	
Pommes		7							131	4 05	2 64	6 69	
Produits agricoles, non énumérés.		104							219	2 70	10 20	12 90	
Légumes.			18	200					14		2 80	2 80	
Produits agricoles, non énumérés, animaux													
55 Instruments aratoires													
Orges.		1,710				6,537			8,247	256 50	1,307 40	1,563 90	
Brûques.		31				4			208	25 96	0 80	26 76	
Os.	94					79			1	0 02	0 02	0 02	
Soufre	1					680			680	102 00	0 63	102 63	
Ciment et chaux hydraulique.	3			5		413			421	62 61	0 63	63 24	
Argile, chaux et sable.	120	135				120	135		255	6 19	11 75	17 94	
Houille						194,973	1,382	20,016	214,989	21,301	42,997 20	2,977 10	45,974 30
Maïs.		3				165,674			248,317	0 45	49,662 00	49,663 05	
Bœufs.	2								2	0 04		0 04	
Coton, brut.													
Fabricerie et poterie	5								5	0 10		0 10	
Bois de teinture et matières tinctor.													
Poisson		49				170			170	25 50	9 80	35 30	
Lain et chanvre									49				
Fleur de farine		5,171				10,373			15,754	15,754	2,245 92	2,245 92	
Meubles.		1				16			29	1 35	3 83	5 18	
Cyprès, naturel.			8	205		1			205	5 72	0 20	5 92	
Verrerie, de toutes sortes			30			6			39				
Pain, pressé.	3								1				
Cochons													
Chevaux													
Peaux vert. et salées, cornes et sabots	34	10	3			1	1		38	1 28	1 04	2 32	
Glace.			3,100			73			73	10 95		10 95	
56 Fer, chemin de fer.						1,200			4,800	215 00		215 00	
en gueuse.													

N^o 7.—TABLEAU GÉNÉRAL indiquant la quantité de chaque article transporté, etc.—Suite.

ARTICLES.	De ports du Canada à des ports du Canada.		De ports du Canada à des ports américains.		De ports américains à des ports américains.		De ports américains à des ports du Canada.		Tonneaux.		Total, tonnes neuves.	Montant des péages, montée.	Montant des péages, descente.	Montant total des péages.
	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.
Fer, tout autre.	17	494	222	587					896	494	1,820	192 01	98 62	220 63
Minerais de fer.		5,238							5,238		5,238	261 90		261 90
Cryolithe ou mineral chimique, et autre mineral, excepté le fer.														
Saindoux et huile de saindoux.	1		2		1,620		1,474		2	3,094	3,094		154 70	154 70
Farine, de toutes sortes.	1	16	16		25,999		232		2	26,231	26,231	0 30	21 80	22 10
Viandes, autres que le lard.									16		32	2 40	5,246 20	5,246 20
Marbre.			4,931						16	4,931	4,931	739 65	5 60	739 65
Manille.			114						114		114	17 10	17 10	17 10
Mélasse.			74						75		75	11 25	11 25	11 25
Clous.	65	58			28,490		9		123	28,645	28,645	5,728 25	5,728 25	5,728 25
Avoine, en barils.	7	146	2				47		6	6	62	2 81	1 20	3 51
Tourteaux oléagineux.									2		2	0 40	0 40	0 40
Pois.	16	390			14				404	404	404	2 39	80 80	80 80
Pommes de terre.	2				65				28	398	400	0 30	0 20	2 59
Lard.									2	398	400	25 36	79 60	79 60
Peinture.	8		206		165				176	603	603	90 45	20 45	20 45
Poix et goudron.					337									
Générites.	337	480									317	122 55		122 55
Seigle.	14	1,102	105		242				361	1,102	1,463	52 58	220 40	272 98
Résine.	380								195	6,897	6,897	1,379 40	1,379 40	1,379 40
Sel.									202		397	3 66	40 40	44 06
Pierre, pour la taille.	195													
“ impropre à la taille, non ouverte.	271	98			6,662	130		1	6,983	98	7,031	680 46	1 22	681 68
Graines, de toutes sortes.									18		149	2 70	26 20	28 90
Moutons.	2				978				980		980	146 74		146 74
Centre de soude.					226				226		226	33 90		33 90
Acter.	91				738				855		855	117 53		117 53
Sucré.	14	98			156				26	270	296	3 64	54 00	57 64
Spiritueux, bière, etc.	2	1							3	1	4	0 45	0 20	0 65
Tabac, brut.									54	54	112	8 70	10 80	19 50
Suif.					58									
Ferblanc.	1								1		1	0 02		0 02
Térébenthine.	2,369	27,135							2,369	148,567	150,926	44 48	29,566 10	29,610 58
Bié.	1		3		32,817		88,605		3	3	3	0 45		0 45
Bianc de plomb.	1								1		1	0 15		0 15
Blanc de céruse.					166				166		166		33 20	33 20
Laine.														
Tous autres effets et marchandises non énumérés.	743	201	269		34,173	2,229	178		35,185	2,608	37,793	5,192 92	485 54	5,678 46
Ecorce.														
Barils, vides.	3,021	9,591	4	46	74	7			78	53	131	14 84	2 47	17 31
Bois de chauffage, sur navires.	226	5,875	720	7,097					3,741	9,591	13,332	100 66	472 20	572 86
Bois de serv., scié, sur navires.	15								225	56,345	56,571	6 21	9,744 83	9,751 04
Mâts, espars et poteaux de télégraphie, sur navires.	1								15	15	15	2 03	2 03	2 03
Mâts, espars et poteaux de télégraphie, en radeaux.														
Mâts, espars et poteaux de télégraphie, en radeaux.	23	10	3	197					23	3	26	0 58	0 25	0 83
Liens de ch. de fer, sur navires.	403	3,765							403	4,356	4,759	21 92	224 53	246 45
Billots de sciage, en radeaux.														
Douves et fonds, barils.									114		114		21 31	21 31
“ pipes.									36		36		6 75	6 75
“ Indes Occid.														
Douves, saloirs.														
Bardeaux.	1	10,649							14	14	14	9 60	9 60	9 60
Bois de cons., carré, sur navires.	32				52,100				32	62,749	62,750	0 15	9,519 83	9,519 98
Articles en bois et bois en partie fabriqué.	8,122	65,453	12,373	8,355	246,977	315,364	20,063	256,524	287,535	645,696	933,231	51,563 16	119,507 46	171,070 62
Total du fret payant péages.									5	1	5	1 60	0 40	2 00
Articles en franchise ayant payé péages sur les canaux du Saint-Laurent—														
Alcalis, potasse et perlasse.			10						10		10			
Produits agricoles, légumes.			23						23		23			
Briques.			249		149				398		398			
Ciment et chaux hydraulique.			21						381		381			
Argile, chaux et sable.			58		8				23		23			
Porcelaine.			20						20		20			
Lin et chanvre.			1						1		1			
Verrerie, de toutes sortes.			14						16		16			
Fer, chemin de fer.			56						14,186		14,186			
“ en gueuse.			20						76		76			
“ tout autre.			551						706		706			
Saindoux et huile de saindoux.			72						72		72			
Viandes, autres que le lard.			1						1		1			

N° 7.—TABLEAU GÉNÉRAL indiquant la quantité de chaque article transporté, etc.—Fin.

ARTICLES.	De ports du Canada à des ports américains.		De ports américains à des ports américains.		De ports américains à des ports du Canada.		Tonneaux.		Total, tonneaux.	Montant des péages. — Montée.	Montant des péages. — Descente.	Montant total des péages.
	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.		\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.
Clous.....	47		410				457		457			
Huile, en barils.....	26		6				32		32			
Peinture.....	7		55				62		62			
Poix et gondron.....	1		16				17		17			
Résine.....	1						1		1			
Sel.....	228		6,156	886			7,220		7,220			
Graines de toutes sortes.....			100				100		100			
Cendres de soude.....			163	360			523		523			
Sucre.....			175				175		175			
Spiritueux, bière, etc.....	20		212				232		232			
Ferblanc.....			37				37		37			
Térébenthine.....	1						1		1			
Blanc de plomb.....	8		11				11		11			
Blanc de cèdre.....	3		49				52		52			
Marchandises non énumérées.....	75		823	90			988		988			
Bois de constr. en franchise de Welland à Port-Robinson.....		326						326				
Grand total, fret.....	23,394	65,779	21,531	8,355	248,492	315,364	20,063	256,524	313,480	646,022	959,502	
Total, péages sur navires.....												7,784 45
“ passagers.....												15,907 39
“ articles en franchise.....												363 55
Amendes et dommages.....												1,153 38
Autres recettes.....												101 59
Total du revenu, non compris les loyers de chutes d'eau.....												188,586 53

B. H. TEAKLES,

Premier commis, revenu des canaux.

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
OTTAWA, 30 septembre 1891.

ANNEXE A—Suite—CANAUUX.

N° (A) 8.—TABLEAU GÉNÉRAL indiquant la quantité de chaque article transporté sur le canal Welland, et le montant du revenu perçu durant l'exercice terminé le 30 juin 1891.

ARTICLES.	De ports du Canada à des ports du Canada.		De ports américains à des ports américains.		De ports américains à des ports du Canada.		Tonneaux.		Total, ton x.		Montant des péages. Descente.		Montant total des péages.	
	Montée.	Descenté.	Montée.	Descenté.	Montée.	Descenté.	Montée.	Descenté.	Montée.	Descenté.	\$	cts.	\$	cts.
Alcalis, potasse et perlasse.	7								45				9 00	
Pommes.		27				38		27			4 05		4 05	
Produits agricoles, non énumérés.														
légumes.		18				1		18			2 70		2 90	
Produits agricoles, non énumérés.														
Instruments aratoires.									14				2 80	
Orge.		1,710		6,537				1,710	6,537		256 50		1,307 40	
Brûques.	50	31	79	4				160	4		24 00		0 80	
Os.														
Meubles.			680					680			102 00		102 00	
Ciment et chaux hydraulique.			413					413			61 95		61 95	
Argile chaux et sable.														
Houille.			194,973	1,382	20,010	19,919		214,983	21,301	236,284	42,996 60		2,977 10	45,973 70
Mais.		3		165,674		82,638		3	3	248,312	0 45		49,662 40	49,662 85
Bestiaux.														
Poisson.		49	170					170	49	219	25 50		9 80	35 30
Lin et chanvre.														
Fleur de farine.														
Meubles.		8	1	10,373	210			9	19	10,583	1 35		3 80	5 15
Gypse.														
Verrerie, de toutes sortes.		30	6					38	1	39	5 70		0 20	5 90
Foin, pressé.	2													
Cochons.														
Chevaux.		3	1	1				4	3	8	0 60		0 80	1 40
Feaux vertes et salées, etc.														
Glace.		3,100						73		73	10 95		10 95	
Fer, chemin de fer.			1,200					4,300		4,300	215 00		215 00	
“ en gueuse.														
“ tout autre.	493	232	587					809	493	1,302	121 35		98 60	219 95
Minéral de fer.		5,238						5,238		5,238	261 90		261 90	

N° 8.—TABLEAU GÉNÉRAL indiquant la quantité de chaque article transporté sur le canal Welland, etc.—Suite.

ARTICLES	De ports du Canada à des ports américains.		De ports américains à des ports américains.		De ports américains à des ports du Canada.		Tonneaux.		Total, ton x.	Montant des péages, Montée.	Montant des péages, Descente.	Montant total, des péages.
	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.				
Cryolithé ou min. chimique et autre minéral, excepté le fer					1,474		3,094		3,094	\$	\$	\$ cts.
Saindoux et huile de saindoux.	1		2		108		108		111	0	154	70
Farines, de toutes sortes.			1		232		232		263	0	30	22
Vianes, autres que le lard			16				16		20	0	5,246	50
Manille.			114				114		114	2	40	60
Marbre.			4,931				4,931		4,931	17	10	17
Mélasse.			74				74		75	739	65	739
Clous.	2		58				58		75	11	25	11
Avoine.					28,490		28,490		28,499	9	0	9
Huile, en barils.			2		6		6		8	0	5,699	80
Tourneaux oléagineux					2		2		2	0	1	20
Pois.			390				390		404	0	0	40
Pommes de terre.			12		14		14		13	1	80	80
Lard.			2		64		64		400	0	20	20
Peinture			3		165		165		168	25	20	79
Poix et goudron			266		337		337		603	25	20	25
Généilles			337				337		603	90	45	90
Seigle.			480				480		817	122	55	122
Resine.			105		242		242		349	52	35	52
Sel.	2		380				380		1,451	220	40	220
Pierre, pour la taille.					6,517		6,517		6,897	1,379	40	1,379
“ ouvrée.					202		202		202	40	40	40
“ impropre à la taille, non ouvrée.									6,662	666	20	666
Graines, de toutes sortes.			18		130		130		149	2	70	28
Montons									181	26	20	26
Cendre de soude									978	146	70	146
Acier			978				978		226	33	90	33
Sucres.	9		26		378		378		773	115	95	115
Sprineux, bière, etc.	12		98				98		294	3	60	57
Tabac, brut.	2		1				1		4	0	45	0
Sulf.					58		58		54	8	70	19
Etain									112	8	0	8
Térébenthine.												

	De ports américains à des ports américains.		De ports américains à des ports du Canada.		Tonneaux.		Total, ton x.	Montant des péages, Montée.	Montant des péages, Descente.	Montant total, des péages.		
	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.						
Blé.....	24,681						24,681			29,134		
Bianc de plomb.	1						1			0		
Bianc de céruse.										0		
Laine			166				166			33		
Tous autres effets et marchandises non énumérés.	92						92			48		
Bois.			34,173		155		34,524			478		
Barils, vides.	4						4			1		
Courbes pour bâtiments.			74				74			14		
Flottes.										85		
Bois de chauffage, sur navires.	788						788			1		
do en radeaux.										49		
Houblon										20		
Echalas à houblon.												
Bois de service, scié, sur navires	719				3,707		5,189			9,207		
do en radeaux										26		
Mâts, espars et poteaux de télégraphie, en radeaux.												
Liens de chemins de fer, sur navires												
do en radeaux												
Billots de sciage.												
do en radeaux												
Douves et fondis, barils.					114		114			21		
do pipe.					36		36			6		
do Indes Occidentales.										9		
Douves, saloirs.										60		
do										83		
Piq. et perch. pour clôtures, sur nav.					52,100		62,749			9,519		
do										83		
Bois de construct., carré, sur navires	10,649						10,649					
do en radeaux												
Traverses.												
Articles en bois et bois en partie fabriqués			4		1		5			0		
Total, fret payant péages.	510	39,315	7,111	246,977	256,068	279,150	897,008	51,338	89	117,670	47	169,009
<i>Articles en franchise ayant payé péages sur le canal St-Laurent.</i>												
Alealis, potasse et perlasse.												
Produits agricoles, légumes.												
Prûques.				149			149					
Ciment et chaux hydraulique	97						97					
Argile, chaux et sable	2						2					
Faience et poterie	58			8			66					
Poisson.	20						20					
Lin et chanvre.												
Verrerie, de toutes sortes.	2						2					
Fer, chemin de fer.	14,125						14,125					
Fer, en guiseuse.	20						20					

N° 8.—TABLEAU GÉNÉRAL indiquant la quantité de chaque article transporté, etc.—*Fin.*

ARTICLES.	De ports du Canada à des ports du Canada.		De ports du Canada à des ports américains.		De ports américains.		De ports américains à des ports du Canada.		Tonneaux.		Total, tonneaux.		Montant des péages, Montée.		Montant des péages, Descente.		Montant total des péages.		
	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	\$	cts.	\$	cts.	\$	cts.	
Fer, tout autre.	551																		
Saindoux et huile de saindoux		155																	
Vianades, autres que le lard.		1																	
Clous.	47				72														
Huile, en barils	26																		
Peinture	7																		
Poix et goudron	1																		
Résine	1																		
Sel.	228																		
Graines, de toutes sortes.		6,156			836														
Cendres de soude		100																	
Sucre.		163			360														
Spiritueux, bière, etc.	20																		
Étain		212																	
Térébenthine.	1																		
Blanc de plomb.	8																		
Blanc de céruse.	3																		
Marchandises non énumérées.	75				90														
Grand total, fret.	15,752	39,315	20,811	7,111	248,492	315,364	20,010	256,068	305,095	617,858	922,953								
Total, péages sur navires. do passagers. do articles en franchises. \$3,891.75 Total, péages. 58,739 28 125,469 19 184,208 47																			

B. H. TEAKLES
Premier commis, revenu des canaux

N° 9—TABLEAU GÉNÉRAL indiquant la quantité de chaque article transporté, etc.—Fin.

ARTICLES.	De ports du Canada, à des ports du Canada.		De ports américains à des ports américains.		De ports américains à des ports américains du Canada.		Tonneaux.		Total, tonneaux.	Montant des péages, Montée.	Montant des péages, Descente.	Montant total des péages.
	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.				
Fer, chemin de fer " en gueuse. " tout autre.	17	1					17	1	18	0 66	0 02	0 68
Clous.	63						63		63	1 22	1 22	1 22
Avoine.	146						146		146	2 01	28 45	28 45
Huile, en barils.	7				47		54		54			2 01
Tourteaux oléagineux.												
Pois.	16						16		16	0 59		0 59
Pommes de terre.	8						8		8	0 16		0 16
Lard.												
Peinture.												
Pois et goudron.												
Guénilles.												
Seigle.							12		12	0 23		0 23
Résine.	12						12		12			
Sel.	195						195		195	3 66		3 66
Pierre, pour la taille. " ouverte.								98	369	14 26	1 22	15 48
" imprimée, à la taille, non ouverte.									271			
Graines, toutes sortes.	2						2		2	0 04		0 04
Moutons.												
Centre de soudé.	2						2		2			
Acier.	82						82		82	1 58		1 58
Sucre.	2						2		2	0 04		0 04
Spiritueux, bière, etc.												
Tabac, brut.												
Sulf.												
Fer-blanc.	1						1		1	0 02		0 02
Térébenthine.	2,369						2,369		2,369	44 48	481 70	476 18
Blé.	2,454						2,454		2,454			
Blanc de plomb.												
Blanc de céruse.												
Laine.												

Toutes autres marchandises non énumérées.	651	193					651	216	867	12 82	7 14	19 96
Ecorce.												
Barils, vides.												
Courbes pour navires.												
Fûtes.												
Pois de chauffage, sur navires en radeaux.	3,021	8,853	720				3,741	8,853	12,594	100 66	423 00	523 66
Cercles.												
Echalas à hortblon.	226	5,156					226	5,156	5,382	6 21	537 57	543 78
Bois de service, scié, sur nav. en radeaux.		15						15	15		2 03	2 03
Mâts, espars et poteaux de télégraphe, sur navires.		1						1	1		0 25	0 25
Mâts, espars et poteaux de télégraphe, en radeaux.	23	3	197				23	3	207	0 58	0 25	0 83
Traverses de c. def., sur nav. en rad.	10								207		19 70	19 70
Billots de sciage, en rad.	403	3,765					403	4,856	4,759	21 92	224 53	246 45
Douves et fondis, barils pipe.												
" Indes occid.												
Douves, saloirs.												
Bardeaux.												
Poteaux et perches de clôtures, sur navires.												
Poteaux et perches de clôtures, en radeaux.												
Bois de cons., carré, sur nav.	1						1		1	0 15		0 15
" " " en rad.	32	22					32	22	54	3 31	2 61	5 92
Articles en bois, et bois en partie fabriqués.												
Total, fret payant péages de cons., passé en franch. de Welland à Port-Robinson.	7,612	26,138	720	1,244			8,386	27,838	36,223	224 27	1,836 99	2,061 26
Grand total, fret.	7,612	26,464	720	1,244			8,385	28,104	36,549			
Total des péages sur navires passagers.										426 16	973 12	799 28
do articles en franchise.										130 17	132 88	262 55
Total des péages.										780 60	2,842 49	3,123 09

DÉPARTEMENT DES CHEMINS DE FER ET CANAUX, OTTAWA, 30 septembre 1891.

B. H. TEAKLES,
Premier commis, revenu des canaux.

N° (A) 10.—TABLEAU GÉNÉRAL indiquant la quantité de chaque article transporté, etc.—Fin.

ARTICLES.	De ports du Canada à des ports du Canada.		De ports américains à des ports américains.		De ports américains à des ports du Canada.		Tonneaux.		Total, tonneaux.	Montant des péages, montée.	Montant des péages, descente.	Montant total des péages.
	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.				
Cerolés	1						1		1	0 10		0 10
Echalas à houblon.	22,948				673	2,197	23,621	16,085	39,706	666 58	648 11	1,314 69
Bois de service, scié, sur navires.								184	134		6 00	6 00
Mâts, espars et poteaux de télégraphie, sur navires.												
Mâts, espars et poteaux de télégraphie, en radeaux.	18,522						18,522	18,522	18,522	20 03	463 05	463 05
Traverses de ch. de fer, sur nav.	1,004						1,004	1,004	1,004			
Bois de sciage	20,562						20,562	20,562	20,562		468 82	468 82
Douves et fouds, barils.	9						9	9	9	0 17	0 17	0 17
Bardeaux.	25						25	24	49	6 74	4 13	10 87
Bois de construct., carré, sur nav.	88						88	1,631	1,719	1 36	22 44	23 80
Bois de construct., carré, en rad.	730						730	8,532	9,262	18 25	216 55	234 80
Traverses	10,854						10,854	10,854	10,854		28 25	28 25
Articles en bois et bois en partie fabriqué	73	27					73	27	100	25 00	6 00	31 00
Total du fret payant péages	140,836	255,310	10,877	2,819	748	2,133	162,781	362,872	525,653	12,871 95	32,184 43	44,556 38
<i>Articles en franchise ayant payé</i>												
<i>Péages payés sur le canal</i>												
<i>Wéland—</i>												
Tous autres produits, animaux, légumes.	14						14		14			
Alcaïs	1						1		1			
Mais	89						89		45			
Poisson	82,025						82,025		85,527			
Flour, de farine.	49						49		49			
Menthes	1,233						1,233		1,233			
Verrerie	2						2		2			
Chevaux	1						1		1			
Sandoux et huile de sandoux.	100						100		100			
Farines	205						205		233			

ARTICLES.	De ports du Canada à des ports du Canada.		De ports américains à des ports américains.		De ports américains à des ports du Canada.		Tonneaux.		Total, tonneaux.	Montant des péages, montée.	Montant des péages, descente.	Montant total des péages.
	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.				
Avoine	9						9		9			
Tourneaux oléagineux	2						2		2			
Huile	6						6		6			
Pois	390						390		390			
Lard	322						322		322			
Graines.	1						1		1			
Suif	54						54		54			
Tabac	1						1		1			
Blé	108,468						108,468		108,468			
Whisky et autres spiritueux.	98						98		103			
Marchandises	156						156		188			
Bois de service, scié, sur navires	2,992						2,992		2,292			
Piquets, en radeaux.	917						917		917			
Bois de constr., carré, en radeaux	400						400		400			
Articles en bois	1,960						1,960		1,960			
Articles en franchise, par arrêté du conseil.	1,502						1,502		1,502			
Ciment et chaux hydraulique.	836						836		836			
Argile, chaux et sable.	627						627		707			
Houille	60,855						60,855		94,977			
Fer, tout autre.	2						2		2			
Bois de service, scié, sur navires	64						64		138			
Marchandises	74						74		1			
Pierre, pour la taille.	450						450		450			
Bois de constr., carré, sur navires	1,470						1,470		1,470			
Cryolithes, ayant payé pleins péages sur le c. Rideau, en fr.	360						360		360			
Grand total, fret	202,832	459,604	10,897	2,819	836	2,133	258,594	570,710	829,304			
Total, péages sur navires												
" passagers.												
" marchandises en franchise.												
Quaiage et emmagasinage. \$10,811 73												
Amendes et dommages 417 05												
Hivernage, droits de bassin et autres recettes 12,552 45												
Revenu total, à part les loyers de chutes d'eau 79,919 48												

B. H. TEAKLES,
Premier commis, revenu des canaux.

N° 12.—TABLEAU indiquant la quantité de chaque article transporté, etc.—*Vin.*

ARTICLES.	De ports du Canada à des ports du Canada.		De ports américains à des ports américains.		De ports américains à des ports du Canada.		Tonneaux.		Total, tonneaux.	Montant des péages, montée.	Montant des péages, descente.	Montant total des péages.
	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.				
Cercles												
Echalas à houblon.												
Bois de service, scié, sur navires	22,910			597			1		1	0 10		0 10
do en radeaux	13,888						23,465	14,485	37,950	652 78	408 11	1,060 89
Mâts, espars et poteaux de télégraphie, sur navires.	134							134			6 00	6 00
Mâts, espars et poteaux de télégraphie, en radeaux.	18,522						1,004	18,522	18,522		468 05	468 05
Traverses de ch. de fer, sur nav.	1,004							20,562	20,562	20 03	468 82	468 82
Billots de sciage, en rad x.	20,562											
Douves et fonds de barils.												
“ “ de pipes.												
“ “ Indes occident.												
“ “ saïois.	9											
Bardeaux.	25											
Piquets et perches pour clôtures, sur navires.	24											
Piquets et perches pour clôtures, en radeaux.	88						88	1,631	1,719	1 36	22 44	23 80
Bois de constn., carré, sur nav.	780						730	8,532	9,262	18 25	216 55	234 80
“ “ en rad x.	10,864							10,864	10,864		28 25	28 25
Traverses												
Articles en bois et bois en partie ouvré.	22						22	20	42	3 80	4 00	7 80
Total, fret payant péages.	104,674	142,320	761	1,197	867	2,133	10,202	18,806	280,960	4,709 70	5,108 48	9,818 18
Articles en franchise ayant payé pleins péages sur le canal Welland.								400				
Maïs		5,565						5,955	5,955			

Articles en franchise, par arrêté du conseil.	Grand total, fret		Total, péages sur navires.		Total, péages	
	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.
Ciment et chaux hydraulique.	836					
Argile, chaux et sable.	627					
Houille	51,587					
Bois de service, scié, sur navires	64					
Marchandises	74					
Fer, tout autre.	1					
Bois de constn., carré, sur navires	2					
Pierre, brute.	360					
“ “ pour la taille.	1,470					
Grand total, fret	157,372	151,003	761	1,197	955	2,133
Total, péages sur navires.			43,911	19,206	202,999	173,539
“ “ passagers.						
“ “ marchandises en franchise.						
Total, péages					4,268 33	1,546 21
					409 94	679 19
					9,887 97	7,833 88
						16,721 85

B. H. TEAKLES,
Premier commis, revenu des canaux.

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
OTTAWA, 30 septembre 1891.

N° 13.—TABLEAU GÉNÉRAL indiquant la quantité de chaque article transporté, etc.—*Fin.*

ARTICLES.	De ports du Canada à des ports du Canada.		De ports du Canada à des ports américains.		De ports américains à des ports américains.		De ports américains à des ports du Canada.		Tonneaux.		Total, tonneaux.	Montant des péages. \$ cts.
	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.		
Mâts, espars, et poteaux de télégraphe, en radeaux.												
Liens de chemin de fer, sur navires.		470				595					1,065	223 51
do en radeaux.												
Billots de sciage												
do Douves et fonds, barils												
do pipes												
do Indes occidentales.												
do do saloirs.												
do Bardeaux.	2	393				27			2	420	422	327 07
Piquets et perches pour clôtures, sur navires.		1								1	1	1 76
do en radeaux.												
Bois carré, sur navires		1,530								1,530	1,530	64 13
do en radeaux.		1,370								1,370	1,370	23 63
Traverses		200								200	200	1 08
Articles en bois et bois en partie fabriqué	10	49							10	49	59	46 03
Total du fret payant péages	531	466,285	8	124,590					539	590,875	591,414	42,759 94
En franchise, par arrêté en conseil—												
Bois de chauffage		10,166								10,166	10,166	
Flottes		11,340								11,340	11,340	
Bois de service, scié.	100	785							100	785	885	
Mâts et espars.		10								10	10	
Liens de chemins de fer.		11,025								11,025	11,025	
Billots de sciage		13,328								13,328	13,328	
Bardeaux												
Piquets et perches		10								10	10	
Bois carré.		2,560								2,560	2,560	
Articles en bois.		240								240	240	
Grand total, fret.	631	515,749	8	124,590					639	640,839	640,978	

Total, péages sur navires.	4,214 66
do passagers	166 15
do marchandises en franchise	\$631 31
Quaiage et emmagasinage.	
Amendes et dommages.	
Autres recettes.	8 00
Revenu total, à part les loyers de chutes d'eau.	47,148 75

B. H. TEAKLES,
Premier commis, revenu des canaux.

DÉPARTEMENT DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
OTTAWA, 30 septembre 1891.

N^o 14.—TABLEAU GÉNÉRAL indiquant la quantité de chaque article transporté, etc.—Fin.

ARTICLES.	De ports du Canada à des ports du Canada.		De ports américains à des ports américains.		De ports américains à des ports américains.		De ports américains à des ports du Canada.		Tonneaux.		Total des péages.
	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	
Traverses de chemins de fer, sur navires											\$ cts.
“ “ en radeaux											333 04
Billots de sciage	2,641	189	1,303						4,034	189	4,223
Douves et fonds, barils											
“ “ pipes											
“ “ Indes occidentales											
Douves, saibors											
Bardeaux	145	47							192		192
Piquets et perches pour clôtures, sur navires											29 08
“ “ en radeaux											
Bois de construction, carré, sur navires											
“ “ en radeaux											
Traverses											
Articles en bois et bois en partie fabriqué											
Total du fret payant péages	16,685	4,619	84,645	6,298			112,425		101,330	123,342	224,672
Houille, en franchise	392								392		392
Grand total du fret	17,077	4,619	84,645	6,298			112,425		101,722	123,342	225,064
<p>Total des péages sur navires</p> <p>“ “ passagers</p> <p>“ “ articles en franchise</p> <p>Amendes et dommages</p> <p>Revenu total, à part les loyers de pouvoirs d'eau</p>											
										2,598 16	
										56 18	
										6 75	
										20,186 99	

B. H. TEAKLES,
Premier commis, revenu des canaux.

DÉPARTEMENT DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
OTTAWA, 30 septembre 1891.

ANNEXE A—*Suite*—CANAUUX.

N° 15.—TABLEAU GÉNÉRAL indiquant la quantité de chaque article transporté sur le canal Rideau, et le montant du revenu perçu durant l'exercice terminé le 30 juin 1891.

ARTICLES.	De ports du Canada à des ports du Canada.		De ports américains à des ports américains.		De ports américains à des ports du Canada.		Tonneaux.		Total, tonneaux.	Montant des péages. \$ cts.
	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.		
Alcalis, potasse et perlasse.....										
Pommes.....	41	27					41	27	27	3 47
Produits agricoles, non énumérés, légumes do animaux.....	17	64					17	64	105	2 47
Instrumentes aratoires.....	100	22					100	22	39	1 39
Orges.....	35	341					35	341	441	12 54
Briques.....	101	118					101	118	158	16 12
Os.....	23	17					23	17	101	2 37
Soufre.....	8	34					8	34	40	1 52
Ciment et chaux hydraulique.....	95	22					95	22	117	3 29
Argile, chaux et sable.....	401	2					401	2	408	9 44
Houille.....	10,941	2					10,941	2	10,941	460 22
Mais.....	23	23					23	23	23	0 63
Bœufs.....	4	6					4	6	10	0 29
Coton, brut.....	35	38					35	38	73	8 45
Fatence et poterie.....	2	2					2	2	2	0 18
Bois de teinture et matières tinctoriales.....	112						112		112	2 73
Poisson.....	126	476					126	476	602	15 45
Lin et chanvre.....	31	41					31	41	72	7 55
Fleur de farine.....	61	4					61	4	65	7 06
Membrés.....	897	6					897	6	903	21 32
Gypse.....	10	5					10	5	1	0 03
Verrerie, de toutes sortes.....	4						4		15	0 42
Foin, pressé.....	1						1		4	0 12
Cochons.....	4						4		6	1 78
Chevaux.....	54	6					54	6	60	1 78
Peaux vertes et salées, cornes et sabots.....	89	32					89	32	89	2 22
Glace.....	207						207		207	6 95
Fer, chemin de fer.....										
“ en greoux.....										
“ tout autre.....										

N^o 15.—TABLEAU GÉNÉRAL indiquant la quantité de chaque article transporté, etc.—Fin.

ARTICLES.	De ports du Canada à des ports américains.		De ports américains à des ports américains.		De ports américains à des ports du Canada.		Tonneaux.		Montant des péages.
	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	
Minerai de fer.	840	2,308			840	2,308	3,148	157 05	
Cryolithe ou min. chem., et autre min., excepté le fer.	18	5			19	5	24	0 81	
Sandoux et huile de sandoux.	19	9			19	9	28	0 77	
Farines, de toutes sortes.	9	3			9	3	12	0 37	
Viandes, autres que le lard.									
Marbre.									
Manille.	134	13			134	13	147	13 35	
Mélasses.	291	2			291	2	293	28 10	
Clous.	32	25			32	25	57	1 64	
4 Huile, en baillis.	83	136			83	136	219	20 52	
Tourneaux oléagineux.	3	3			3	3	3	0 10	
Pois.	27	10			27	10	37	0 91	
Femmes de fer.	87	55			87	55	142	4 53	
Lard.	99	37			99	37	136	3 50	
Peinture.	26	3			26	3	29	3 56	
Poix et goudron.	34	1			34	1	35	3 50	
Guénilles.	6	2			6	2	8	0 72	
Seigle.	32	3			32	3	35	1 14	
Résine.	3	3			3	3	3	0 27	
Sel.	1,005	139			1,005	139	1,144	32 98	
Pierre, pour la taille.	24	680			24	680	704	32 83	
" ouvrée.	1	1			1	1	2	0 27	
" impropre à la taille, non ouvrée.									
Graines, de toutes sortes.	1	9			1	9	10	0 23	
Mouton.	10	2			10	2	12	0 33	
Cendres de soude.	19				19		19	1 78	
Acier.	24				24		24	1 13	
Sucre.	258	53			258	53	311	30 91	
Spiritueux, bière, etc.	105	55			105	55	160	17 88	
Tabac, brut.	1				1		1	0 07	
Suif.									
Étain.	19	1			19	1	19	1 88	
Térébenthine.	1	1			1	1	1	0 09	

Blé.	10	295			10	295	306	8 63	
Blanc de plomb.	16	1			16	1	17	1 62	
Blanc de cène.	29	5			29	5	29	2 76	
Laine.	2				2		7	0 22	
Tous autres effets et marchandises non énumérés.	590	422			540	422	1,012	113 40	
Bois.	31	31			31	31	31	1 45	
Barils, vides.	46	46			46	46	84	6 36	
Flores.	1,257	340			1,257	340	1,597	28 13	
Bois de chauffage, sur navires.	12,381	779			12,381	779	13,160	263 64	
en radeaux.									
Cercles.									
Echalas à houblon.	22,720	7,018			31,233	7,018	38,251	2,034 76	
Bois de service, scié, sur navires.	88	4			88	4	92	9 53	
" en radeaux.									
Mâts, espars et poteaux de télégraphie, sur navires.	94				94		94	10 00	
en radeaux.									
Liens de chemins de fer, sur navires.	4,519				4,519		4,519	532 23	
en radeaux.	782				782		782	83 03	
Billots de sciage.	570	88			570	88	658	15 20	
Pardaux.	88	26			88	26	114	58 80	
Fiquets et perches pour clôtures, sur navires.	20	39			20	39	28	4 31	
en radeaux.	1	8			1	8	1	0 13	
Bois de construction, carré, sur navires.	20	20			20	20	40	0 76	
" en radeaux.	661	40			661	40	701	32 49	
Traverses.	742	6			742	6	742	11 44	
Articles en bois et bois en partie fabriqué.	2				2		8	1 30	
Total, fret payant péages.	50,290	24,905			55,850	24,905	83,755	4,471 33	
Houille, en franchise, par A. du C.	3,252				3,252		3,252	122 39	
Bois de chauffage.	13,020	660			13,020	660	13,680		
Grand total, fret.	66,562	25,565			75,122	25,565	100,687		
Total des péages sur navires.									1,661 27
" passagers.									122 39
" houille en franchise, \$86.84; bois de chauffage, \$228.00.									13 20
Quaiage et emmagasinement.									6 50
Amendes et dommages.									179 28
Autres recettes.									6,152 97
Revenu total, à part les loyers de chutes d'eau.									

B. H. TEAKLES,
Premier commis, revenu des canaux.

DÉPARTEMENT DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
OTTAWA, 30 septembre 1891.

ANNEXE A.—*Suite*—CANAUX.

N° 16.—TABLEAU GÉNÉRAL indiquant la quantité de chaque article transporté sur le canal Saint-Pierre, et le montant du revenu perçu durant l'exercice terminé le 30 juin 1891.

ARTICLES.	De ports du Canada à des ports du Canada.		De ports américains à des ports américains.		De ports américains à des ports du Canada.		Tonneaux.		Total, tonneaux.	Montant des péages. \$ cts.
	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.		
Poisson.....	115	584					115	584	649	6 49
Fleur de farine.....	722	440					722	440	1,162	11 62
Houille.....	1,117	16,961					1,117	16,961	18,078	180 78
Bois de construction.....	928	1,691					928	1,691	2,619	26 19
Autres produits agricoles.....	1,421	5,085					1,421	5,085	6,506	65 06
Autres marchandises.....	280	225					280	225	505	5 05
Total du fret payant péages.....	4,583	24,936					4,583	24,936	29,519	295 19
Total des péages sur navires.....										
passagers.....										
Revenu total.....										
1,233 66										
177 91										
1,706 76										

B. H. TEAKLES,
Premier commis, revenu des canaux.

DÉPARTEMENT DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
OTTAWA, 30 septembre 1891.

ANNEXE A—Suite.

N^o 17.—TABLEAU GÉNÉRAL indiquant la quantité de chaque article transporté sur le canal de la vallée de la Trent, et le montant de revenu perçu pendant l'exercice terminé le 30 juin 1891.

ARTICLES.	De ports du Canada à des ports du Canada.		De ports américains à des ports américains.		De ports américains à des ports du Canada.		Tonneaux.		Total, tonneaux.	Montant des péages. \$ cts.
	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.		
Alcalis, potasse et perlasse.										
Pommes.										
Produits agricoles non énumérés, légumes do animaux										
Instruments aratoires.										
Orge.										
Os.		20						20		0 60
Soufre										
Ciment et chaux hydraulique.										
Argile, chaux et sable										
Houille										
Mals										
Bestiaux										
Coton, brut.										
Faïence et poterie.										
Bois de teinture et matières tinctoriales.										
Poisson										
Lin et chanvre										
Fleur de farine	35							35		0 35
Meubles.										
Gypse.										
Verre, de toutes sortes										
Foin, pressé.										
Porcs										
Chevaux										
Peaux vertes et salées, cornes et sabots.										
Glace.										
Fer, chemin de fer										
do en gueuse										
do tout autre										
Minéral de fer.	3							3		0 09

N^o 17.—TABLEAU GÉNÉRAL indiquant la quantité de chaque article transporté, etc.—Fin.

ARTICLES.	De ports du Canada à des ports du Canada.		De ports américains à des ports américains.		De ports américains à des ports du Canada.		De ports américains à des ports américains.		Tonneaux.		Total, tonneaux.	Montant des péages. \$ cts.
	Montée.	Des-cente.	Montée.	Des-cente.	Montée.	Des-cente.	Montée.	Des-cente.	Montée.	Des-cente.		
Chrysolite ou min. chim. et autres min., except. le fer												
Saindoux et huile de saindoux												
Farines, de toutes sortes												
Vianchés, autres que le lard												
Marbre												
Manille												
Mélasses												
Clous												
SAVOINE.												
Huile, en barils												
Tourteaux oléagineux												
Pois												
Pommes de terre												
Lard												
Peinture												
Cox et goudron												
Graines												
Résine												
Sel												
Pierre, pour la taille												
do brute												
do impropre à la taille, non ouvrée	420										420	1 96
Graines, de toutes sortes												
Moutons												
Cendre de soude												
Acier												
Sucres												
Spiritueux, bière, etc.												
Tabac, brut												
Suif												
Étain												
Térébenthine												
Blé												
Blanc de plomb												

Blanc de céruse														
Laine														
Tous autres effets et marchandises non énumérés	75	84												4 77
Ecorce	17													0 65
Barils, vides														
Corbes pour bâtiments	40	417												5 60
Flottes	15,702	714												166 64
Bois de chauffage, sur navires														
do en radeaux														
Cercles														
Échelles à houblon	261	157												6 50
Bois de service, scie, sur navires														
do en radeaux	429													4 65
Mâts, espars et poteaux de télégraphe, sur navires	27													2 61
do en radeaux	163													6 50
Liens de chemins de fer, sur navires	220	19												8 29
do en radeaux	1,999	200												19 07
Billots de sciage														
Douves et fonds, barils														
do pipes														
do Indes Occidentales														
Douves, saoirs	159	13												14 95
Bardeaux	8													0 63
Piquets et perches pour clôtures, sur navires														
do en radeaux														
Bois de construction, carré, sur navires	125	1,488												26 50
do en radeaux	440	440												9 00
Traverses														
Articles en bois et bois en partie fabriqués														
Total du fret payant péages	20,123	3,552												273 26
Total péages sur navires													327 87	
do passagers													79 98	
do autres recettes													50 00	
Total du revenu, à part les loyers de chutes d'eau													751 11	

B. H. TEAKLIES,
Premier commis, revenu des canaux.

N^o 18.—TABLEAU GÉNÉRAL indiquant la quantité de chaque article transporté, etc.—*Suite.*

ARTICLES.	De ports du Canada à des ports du Canada.		De ports américains à des ports américains.		De ports américains à des ports du Canada.		Tonneaux.		Montant des péages.
	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	
Traverses de chemin de fer, sur navires.....							153		\$ 1 53
“ “ en radeaux.....			153						
Billots de sciage.....									
Douves, et fondes, barils.....									
“ “ pipes.....									
“ “ Indes Occidentales.....									
Douves, saoirs.....			13				16		1 14
Bardeaux.....	3						7		0 33
Piquets et perches pour clôtures, sur navires.....									
“ “ en radeaux.....									
Bois de construction, carré, sur navires.....	80						80		0 50
“ “ en radeaux.....	120		1,360				120	1,360	18 50
Traverses.....									
Articles en bois et bois en partie fabriqué.....	41						41	1	0 80
Total du fret payant péages.....	5,431	3,342	3,677	250			9,108	4,477	231 56
Total des péages sur navires.....									
“ “ passagers.....									
Donnages.....									
Revenu total, à part les loyers de chutes d'eau.....									711 02

B. H. TEAKLES,
Premier commis, revenu des canaux.

DÉPARTEMENT DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
OTTAWA, 30 septembre 1891.

MOUVEMENT DU TRAFIC.

ANNEXE

N° 19.—MOUVEMENT du trafic sur les canaux sous-

ARTICLES.	Canal Welland.		Canaux du St-Laurent.		Canal Chambly.	
	Ton'x.	Péages.	Ton'x.	Péages.	Ton'x.	Péages.
		\$ cts.		\$ cts.		\$ cts.
<i>Classe n° 4.</i>						
Alcalis, potasse et perlasse.....	45	9 00	86	16 18		
Instruments aratoires.....			101	14 26	2	0 20
Faïence et poterie.....	5	0 10	365	70 37	23	2 30
Bois de teinture et mat. tinctor.....			240	14 75	116	11 60
Meubles.....	29	5 18	717	117 47	5	0 50
Verre, de toutes sortes.....	40	5 92	582	109 95	1	0 10
Marbre.....	4,931	739 65	35	6 90		
Manille.....	114	17 10	17	3 29		
Mélasse.....	75	11 25	994	125 17	250	25 00
Clous.....	123	10 22	4,194	647 85		
Huile, en barils.....	62	3 51	1,564	213 80	141	13 54
Peinture.....	176	25 36	548	80 85	10	1 00
Poix et goudron.....	603	90 45	360	31 97	221	22 10
Généralités.....			133	25 80		
Résine.....			2,322	117 03	2,229	219 14
Cendre de soude.....	980	146 74	1,690	322 87		
Sucre.....	855	117 53	3,339	604 42		
Pierre, ouvrée.....	397	44 06	165	8 85	139	13 90
Étain.....	1	0 02	629	109 01		
Térébenthine.....			126	8 21	92	9 20
Blanc de plomb.....	3	0 45	171	31 13		
Blanc de céruse.....	1	0 15	684	136 39		
Whisky et tous autres spiritueux.....	296	57 64	1,122	207 08	1	0 04
Marchandises, non énumérés.....	37,793	5,678 46	11,878	1,856 04	3,493	258 13
Total, classe n° 4.....	46,529	6,962 79	32,062	4,879 64	6,723	576 75
<i>Classe n° 5.</i>						
Ecorce.....						
Barils, vides.....	131	17 31	390	45 15		
Courbes pour bâtiments.....						
Flottes.....			5,572	84 91		
Bois de chauffage, sur navires.....	13,332	572 86	12,667	293 42	8,833	308 87
en radeaux.....						
Bois de service, scié, sur navires.....	56,571	9,751 04	39,706	1,314 69	85,570	5,038 93
en radeaux.....	15	2 03	134	6 00	50	4 00
Cercles.....			1	0 10		
Liens de chemin de fer, sur nav.....	207	19 70	1,004	20 03	4,223	333 04
en rad.....						
Mâts, espars et poteaux de télé- graphie, sur navires.....	1	0 25				
Mâts, espars et poteaux de télé- graphie, en radeaux.....	26	0 83	18,522	463 05		
Bois de const., carré, sur navires.....	62,750	9,519 98	1,719	23 80		
en radeaux.....	54	5 92	9,262	234 80		
Articles en bois et bois en partie fabriqués.....	5	2 00	100	31 00		
Bardeaux.....	14	9 60	49	10 87	192	29 08
Piquets et perches pour clôtures, sur navires.....						
Piquets et perch. pour clôt., en rad.....						
Billets de sciage.....	4,759	246 45	20,562	468 82		
Douves et fonds, barils.....						
" pipes.....	114	21 31				
" Indes Occident.....	36	6 75				
" saloirs.....			9	0 17		
Traverses.....			10,854	28 25		
Echalas à houblon.....						
Total, classe n° 5.....	138,015	20,176 03	120,551	3,025 06	98,868	5,713 92

A—Suite.

mentionnés, et montant des péages perçus, etc.—Suite.

Canal Murray.		Canaux d'Ottawa.		Canal Rideau.		Canal Saint-Pierre		Canaux de la vallée de la Trent.	
Ton- neaux.	Péages.	Tonneaux.	Péages.	Tonneaux.	Péages.	Ton- neaux.	Péages.	Tonneaux.	Péages.
	\$ cts.		\$ cts.		\$ cts.		\$ cts.		\$ cts.
		18	3 42	27	3 47				
7	0 20	15	2 31	153	16 12				
6	0 16	4	0 34	73	8 45				
				2	0 18				
39	1 13	35	4 35	72	7 55				
19	0 49	8	0 96	65	7 06				
6	0 15								
10	0 26								
		24	2 33	147	13 35				
333	8 37	31	2 92	293	28 10				
168	4 21	35	2 69	219	20 52				
26	0 67	2	0 24	29	3 56				
				35	3 50				
11	0 28	3	0 44	8	0 72				
				3	0 27				
50	1 26			19	1 78				
134	3 39	54	4 58	311	30 91				
		3	0 57	2	0 27				
8	0 22	12	0 79	19	1 88				
		1	0 05	1	0 09				
34	0 87			17	1 62				
77	1 93	3	0 15	29	2 76				
62	1 61	22	1 43	160	17 88				
843	21 30	475	65 83	1,012	113 40	505	5 05	159	4 77
1,833	46 50	745	93 40	2,696	283 44	505	5 05	159	4 77
		15	1 47	31	1 45			17	0 65
11	0 35	86	10 73	84	6 36				
		12,540	127 42	1,597	28 18			457	5 60
1,506	12 58	43,286	1,744 75	13,160	263 64			16,416	166 64
		480	25 47						
845	9 86	511,347	39,149 37	38,251	2,034 76	2,619	26 19	418	6 50
9	0 19	190	10 29	92	9 53				
		246	28 90						
153	1 53	1,065	223 51	4,519	532 23			163	6 50
				782	83 03			239	8 29
		313	10 44					429	4 65
				94	10 00				
80	0 50	1,530	64 13	40	0 76			27	2 61
1,480	18 50	1,370	23 63	701	32 49			1,613	26 50
				8	1 30				
42	0 80	59	46 03	154	58 80			172	14 95
16	1 14	422	327 07						
				28	4 31			8	0 53
7	0 33	1	1 76	1	0 13				
				658	15 29			2,199	19 07
		200	1 08	742	11 44			880	3 00
4,177	45 96	573,150	41,796 05	60,942	3,093 70	2,619	26 19	23,038	265 49

ANNEXE

N° 19.—MOUVEMENT du trafic sur les canaux sous-

ARTICLES.	Canal Welland.		Canaux du St-Laurent.		Canal Chambly.	
	Tonneaux.	Péages.	Tonneaux.	Péages.	Tonneaux.	Péages.
<i>Classe spéciale.</i>		\$ cts.		\$ cts.		\$ cts.
Houille.....	236,290	45,974 30	168,721	23,613 56	97,738	9,572 07
Cryolite ou minéral chimique.....	3,094	154 70	3,780	189 00		
Minéral de fer.....	5,238	261 90			129	12 90
Gypse, brute.....	205	2 56				
Pierre, impropre pour la taille, non ouvrée.....	7,031	681 68	13,995	311 70	416	41 60
Glace.....	4,300	215 00	1,467	206 65	8,283	561 80
Total, classe spéciale.....	256,158	47,290 14	187,963	24,320 91	106,566	10,188 57
Total, fret et péages.....	933,231	187,331 56	525,653	62,272 77	224,672	20,180 24
Bois de const. et autre, en franchise.....	326	16 26	7,569	746 33		
Blé, maïs, farine, fer, sel, houille, etc., etc., en franchise.....	25,945	3,891 75	296,082	10,065 40	392	33 64
Grands totaux, passagers et tonnage des navires non compris..	959,502	191,239 57	829,304	73,084 50	225,064	20,213 88

DÉPARTEMENT DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
OTTAWA, 30 septembre 1891.

A—Suite.

mentionnés, et montant des péages perçus, etc.—Fin.

Canal Murray.		Canaux de l'Ottawa.		Canal Rideau.		Canal St-Pierre.		Canaux de la vallée de la Trent.	
Tonneaux.	Péages.	Tonneaux.	Péages.	Tonneaux.	Péages.	Tonneaux.	Péages.	Tonneaux.	Péages.
	\$ cts.		\$ cts.		\$ cts.		\$ cts.		\$ cts.
1,070	20 08	2,250	112 50	10,941 3,148	460 22 157 05	18,078	180 78		
								3	0 09
512 1,275	5 12 31 88							420	1 96
2,857	57 08	2,250	112 50	14,089	617 27	18,078	180 78	423	2 05
13,585	672 86	591,414 49,564	47,140 75 631 31	83,755 13,680	5,954 99 228 00	29,519	1,528 85	23,675	681 11
				3,252	86 84				
13,585	672 86	640,978	47,772 06	100,687	6,269 83	29,519	1,528 85	23,675	681 11

B. H. TEAKLES,
Premier commis, revenu des canaux.

ANNEXE

N^o 20.—SOMMAIRE du mouvement du trafic sur les canaux sous-mentionnés pour d'effets passés par ces canaux

ARTICLES.	Canal Welland.		Canaux du St-Laurent.		Canal Chamby.	
	Tonneaux.	Péages.	Tonneaux.	Péages.	Tonn'x.	Péages.
		\$ cts.		\$ cts.		\$ cts.
Navires de toutes sortes.....	1,030,899.	15,907 39	1,720,331	14,629 56	240,015	2,598 16
Passagers.....	Nombre. 24,089	353 55	Nombre. 61,614	3,086 83	Nombre. 3,360	56 18
<i>Produits de la forêt.</i>	Tonneaux.		Tonneaux.		Tonn'x.	
Ecorce.....						
Courbes pour navires.....			5,572	84 91		
Flottes.....						
Bois de chauffage.....	13,332	572 86	12,667	293 42	8,833	308 87
“ “ En fr.....						
Cercles et échelas à houblon.....			1	0 10		
Bois de service, scié.....	56,586	9,753 07	39,840	1,320 69	85,620	5,042 93
“ “ En fr.....			3,347			
Mâts, espars, etc.....	27	1 08	18,522	463 05		
“ “ En fr.....						
Liens de chemins de fer.....	207	19 70	1,004	20 03	4,223	333 04
“ “ En fr.....	25					
Billots de sciage.....	4,759	246 45	20,562	468 82		
“ “ En fr.....	301					
Douves de toutes sortes.....	150	28 06	9	0 17		
Bardeaux.....	14	9 60	49	10 87	192	29 08
Piquets et perches.....						
“ “ En fr.....			400			
Bois de construction, carré.....	62,804	9,525 90	10,981	253 60		
“ “ En fr.....			2,320			
Traverses.....			10,854	28 25		
Total.....	138,205	20,156 72	126,128	2,948 91	98,868	5,713 92
<i>Produits des animaux.</i>						
Bestiaux.....	2	0 04	522	39 20	75	2 40
Cochons.....			48	6 25		
Chevaux.....	52	2 32	385	29 01	12	0 40
“ “.....			3			
Moutons.....			149	11 41	147	4 90
Total.....	54	2 36	1,107	85 87	234	7 70

A—Suite.

l'exercice finissant le 30 juin 1891, indiquant la quantité totale de chaque espèce et le montant des péages perçus.

Canal Murray.		Canaux de l'Ottawa.		Canal Rideau.		Canal Saint-Pierre.		Canal de la vallée de la Trent.	
Tonn'x.	Péages.	Tonn'x.	Péages.	Tonn'x.	Péages.	Tonn'x.	Péages.	Tonn'x.	Péages.
	\$ cts.		\$ cts.		\$ cts.		\$ cts.		\$ cts.
118,436	285 61	393,525	4,214 66	144,010	1,661 27	61,683	1,233 66	56,023	327 87
Nombre 14,437	155 69	Nombre. 12,683	166 15	Nombre. 4,376	122 39	Nombre .....	.....	Nombre. 8,001	79 98
Tonn'x.		Tonn'x.		Tonn'x.		Tonn'x.		Tonn'x.	
		15	1 47	31	1 45			17	0 65
		12,540	127 42	1,597	28 18			457	5 60
1,506	12 58	11,340							
		43,766	1,770 22	13,160	263 64			16,416	166 64
		10,166		13,680					
		246	28 90						
854	10 05	511,537	39,159 66	38,343	2,044 29	2,619	26 19	418	6 50
		885							
28	0 18	313	10 44	94	10 00			456	7 26
		10							
153	1 53	1,065	223 51	5,301	615 26			402	14 79
		11,025							
		13,328		658	15 29			2,199	19 07
16	1 14	422	327 07	154	58 80			172	14 95
7	0 33	1	1 76	29	4 44			8	0 53
		10							
1,560	19 00	2,900	87 76	741	33 25			1,613	26 50
		2,560							
		200	1 08	742	11 44			880	3 00
4,124	44 81	622,329	41,739 29	74,530	3,086 04	2,619	26 19	23,038	265 49
		676	43 85	10	0 29				
		10	0 52	1	0 03				
25	0 52	139	9 24	15	0 42				
		342	24 78	12	0 33				
25	0 52	1,167	78 39	38	1 07				

ANNEXE

N° 20.—SOMMAIRE du mouvement du trafic sur

ARTICLES.	Canal Welland.		Canaux du St-Laurent.		Canal Chambly.	
	Tonn'x.	Péages.	Tonn'x.	Péages.	Tonn'x.	Péages.
<i>Produits des animaux.</i>		\$ cts.		\$ cts.		\$ cts.
Os.....	1	0 02	113	14 99		
Cornes et sabots, peaux vertes et salées, crues.....	73	10 95	28	3 11		
Saindoux et huile de saindoux.....	111	22 10	323	31 63		
En fr.....	72		100			
Viandes, autres que le lard.....	32	5 60	34	3 14		
En fr.....	1					
Lard.....	400	79 90	417	39 49	3	0 10
En fr.....			322			
Suif.....	112	19 50	57	6 98		
En fr.....			54			
Laine.....	166	33 20	13	1 95		
Produits agricoles non spécifiés, animaux.....	14	2 80	735	71 99		
Produits agricoles non spécifiés, animaux.....			14			
En fr.....						
Total.....	982	174 07	2,210	173 28	3	0 10
<i>Produits agricoles.</i>						
Produits agricoles non énumérés, légumes.....	219	12 90	1,254	143 47		
Produits agricoles non énumérés, légumes.....	23		1			
En fr.....						
Pommes.....	131	6 69	2,555	364 65	420	37 74
Orge.....	8,247	1,563 90	2,602	52 49	496	28 21
Coton, brut.....			2	0 30		
Mais.....	248,317	49,663 05	16,004	1,194 55	7	0 24
En fr.....			85,527			
Lin et chanvre.....	1		5	0 65		
En fr.....						
Farine.....	15,754	2,245 92	5,041	673 64	174	5 80
En fr.....			1,233			
Foin, pressé.....			859	55 01	2,156	84 96
Farines, toutes sortes.....	26,233	5,246 50	1,008	72 19	48	1 60
En fr.....			233			
Manille.....	114	17 10	17	3 29		
Avoine.....	28,645	5,728 25	2,823	107 36	507	16 93
En fr.....			9			
Pois.....	404	80 80	24,375	489 91	89	2 99
En fr.....			390			
Pommes de terre.....	29	2 59	92	7 82	10	0 80
Seigle.....	817	122 55	1,908	38 22		
Graines, lin, trèfle et herbe.....	149	28 90	4,243	180 50		
En fr.....			1			
Tabac, brut.....	4	0 65	22	2 11	4	0 27
En fr.....			1			
Blé.....	150,926	29,610 58	25,210	882 93		
En fr.....			108,468			
Total.....	480,113	94,330 38	283,883	4,269 09	3,911	179 54
<i>Manufactures.</i>						
Alcalis, potasse et perlasse.....	45	9 00	86	16 18		
En fr.....	10		45			
Instruments aratoires.....			101	14 26	2	0 20
Barils, vides.....	131	17 31	390	45 15		
Briques.....	208	26 76	12,824	551 54	241	22 44
En fr.....			72			

A—Suite.

les canaux sous-mentionnés, etc.—Suite.

Canal Murray.		Canaux de l'Ottawa.		Canal Rideau.		Canal Saint-Pierre.		Canaux de la vallée de la Trent.	
Tonn'x.	Péages.	Tonneaux.	Péages.	Tonneaux.	Péages.	Tonn'x.	Péages.	Tonneaux.	Péages.
	\$ cts.		\$ cts.		\$ cts.		\$ cts.		\$ cts.
		30	2 74	42	1 60				
2	0 04	39	3 45	4	0 12				
3	0 06	12	0 82	24	0 81				
		28	2 60	12	0 37				
5	0 10	43	1 61	136	3 59				
2	0 04	2	0 20						
6	0 12	3	0 30	7	0 22				
4	0 08	1,333	108 77	441	12 54				
22	0 44	1,490	120 49	666	19 25				
18	0 36	86	5 73	39	1 39	6,506	65 06		
977	17 82	92	5 10	105	2 47				
1,008	18 92	95	8 54	101	2 37				
1	0 02			23	0 63				
72	1 38	56	4 67	602	15 45	1,162	11 62	35	0 35
		439	40 79	903	21 32				
1	0 02	22	1 79	28	0 77				
10	0 26								
		833	65 35	57	1 64				
114	2 15	1,179	88 34	37	0 91				
		779	59 40	142	4 53				
325	6 11	17	1 18	35	1 14				
1	0 02	28	2 75	10	0 25				
3	0 06			1	0 07				
1,020	12 90	39	3 83	306	8 63				
3,550	60 02	3,665	287 47	2,389	61 57	7,668	76 68	0 35	0 35
		18	3 42	27	3 47				
7	0 20	15	2 31	153	16 12				
11	0 35	86	10 73	84	6 36				
		120	6 90	40	1 52			20	0 60

ANNEXE

N° 20.—SOMMAIRE du mouvement du trafic sur

ARTICLES.	Canal Welland.		Canaux du St-Laurent.		Canal Chambly.	
	Tonneaux.	Péages.	Tonneaux.	Péages.	Tonneaux.	Péages.
<i>Manufactures—Fin.</i>		\$ cts.		\$ cts.		\$ cts.
Briques En fr.	398					
Ciment et chaux hydraulique En fr.	421	62 64	2,849	389 03		
do do En fr.	381		836			
Faïence et poterie En fr.	5	0 10	365	70 37	23	2 30
do do En fr.	124					
Meubles En fr.	29	5 18	717	117 47	5	0 50
do En fr.			2			
Verre, de toutes sortes En fr.	40	5 92	582	109 95	1	0 10
do En fr.	16		1			
Fer, chemin de fer En fr.			14,594	2,156 02		
do En fr.	14,186					
Fer, en gueuse En fr.			3,403	416 05		
do En fr.	76					
do tout autre En fr.	1,320	220 63	10,864	714 83	2	0 20
do do En fr.	706		2			
Mélasse En fr.	75	11 25	994	125 17		
Clous En fr.	123	10 22	4,194	647 85	250	25 00
do En fr.	457					
Huile En fr.	62	3 51	1,564	213 80	141	13 54
do En fr.	32		6			
Tourteaux oléagineux En fr.	2	0 40	2	0 16		
do En fr.			2			
Peinture En fr.	176	25 36	548	80 85	10	1 00
do En fr.	62					
Poix et goudron En fr.	603	90 45	360	31 97	221	22 10
do En fr.	17					
Résine En fr.			2,322	117 03	2,229	219 14
do En fr.	1					
Cendre de soude En fr.	980	146 74	1,690	322 87		
do En fr.	523					
Spiritueux, whisky, etc. En fr.	296	57 64	1,122	207 08	1	0 04
do do En fr.	232		103			
Acier En fr.	226	33 90	161	21 70		
Sucre En fr.	855	117 53	3,339	604 42		
do En fr.	175					
Etain En fr.	1	0 02	629	109 01		
do En fr.	37					
Térébenthine En fr.			126	8 21	92	9 20
do En fr.	1					
Blanc de plomb En fr.	3	0 45	171	31 13		
do En fr.	11					
Blanc de céruse En fr.	1	0 15	684	136 39		
do En fr.	52					
Articles en bois En fr.	5	2 00	100	31 00		
do En fr.			1,502			
Total	23,104	847 16	67,280	7,289 49	3,218	315 76
<i>Marchandises.</i>						
Soufre, brut	680	102 00	234	20 80	147	28 35
Argile, chaux et sable En fr.	255	17 94	30,226	1,353 29	5,149	537 61
do do En fr.	23		707			
Houille En fr.	236,290	45,974 30	168,721	23,613 56	97,738	9,572 07
do En fr.			94,977		392	
Bois de teinture et matières tinct.				14 75	116	11 60
Poisson En fr.	219	35 30	393	40 27		
do En fr.	20		49			
Gypse En fr.	205	2 56	839	17 78		
Minéraux, de toutes sortes En fr.	8,332	416 60	3,780	189 00	129	12 90
do En fr.			917			

A—Suite.

les canaux sous-mentionnés, etc.—Suite.

Canal Murray.		Canaux de l'Ottawa.		Canal Rideau.		Canal St-Pierre.		Canaux de la vallée de la Trent.	
Ton'x.	Péages.	Tonneaux.	Péages.	Tonneaux.	Péages.	Ton'x.	Péages.	Tonneaux.	Péages.
	\$ cts.		\$ cts.		\$ cts.		\$ cts.		\$ cts.
7	0 14	41	4 00	117	3 29				
6	0 16	4	0 34	73	8 45				
39	1 13	35	4 35	72	7 55				
19	0 49	8	0 96	65	7 06				
280	5 25			60	1 78				
85	1 60			89	2 22				
271	5 14	33	2 10	239	6 95				
		24	2 33	147	13 35				
333	8 37	31	2 92	293	28 10				
168	4 21	35	2 69	219	20 52				
				3	0 10				
26	0 67	2	0 24	29	3 56				
				35	3 50				
				3	0 27				
50	1 26			19	1 78				
62	1 61	22	1 43	160	17 88				
		1	0 05	24	1 19				
134	3 39	54	4 58	311	30 91				
8	0 22	12	0 79	19	1 88				
				1	0 09				
34	0 87			17	1 62				
77	1 93	3	0 15	29	2 76				
42	0 80	59	46 03	8	1 30				
		240							
1,659	37 79	844	96 37	2,336	193 58			20	0 60
27	0 50	8,744	258 08	403	9 44				
1,070	20 08			10,941	460 22	18,078	180 78		
				3,252					
22	0 43	3	0 30	2	0 18	649	6 49		
				112	2 73				
		2,250	112 50	3,148	157 05			3	0 09

ANNEXE

N° 20.—SOMMAIRE du mouvement du trafic sur

ARTICLES.	Canal Welland.		Canaux du St-Laurent.		Canal Chambly.	
	Ton'x.	Péages.	Ton'x.	Péages.	Ton'x.	Péages.
<i>Marchandises—Fin.</i>		\$ cts.		\$ cts.		\$ cts.
Marble.....	4,931	739 65	35	6 90		
Guénilles.....			133	25 80		
Sel.....	1,463	272 98	11,983	1,605 09	766	68 86
do..... En fr.	7,220					
Pierre, de toutes sortes..... En fr.	14,325	2,105 14	20,038	839 81	2,617	257 56
Tous autres effets et marchandises non énumérés..... En fr.	42,093	5,893 46	13,345	2,062 69	11,776	819 93
	988		159			
Total.....	317,044	55,559 93	348,696	29,739 74	118,830	11,308 88
Grands totaux, passagers et tonnage des navires non compris...	959,502	187,331 56	829,304	62,272 77	225,064	20,180 24

DÉPARTEMENT DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
OTTAWA, 30 septembre 1891.

A—Suite.

les canaux sous-mentionnés, etc.—Fin.

Canal Murray.		Canaux de l'Ottawa.		Canal Rideau.		Canal Saint-Pierre.		Canaux de la vallée de la Trent.	
Ton'x.	Péages.	Tonneaux.	Péages.	Tonneaux.	Péages.	Ton'x.	Péages.	Tonneaux.	Péages.
	\$ cts.		\$ cts.		\$ cts.		\$ cts.		\$ cts.
6	0 15								
11	0 23	3	0 44	8	0 72				
257	4 82	5	0 21	1,144	32 98				
694	8 54	3	0 57	706	33 10			420	1 96
2,118	53 18	475	65 83	1,012	113 40	505	5 05	159	4 77
4,205	87 98	11,483	437 93	20,728	309 82	19,232	192 32	582	6 82
13,585	672 86	640,978	47,140 75	100,687	5,954 99	29,519	1,528 85	23,675	681 11

B. H. TEAKLES,
Premier commis, revenu des canaux.

ANNEXE A—Suite—CANAUx.

N° 21.—TABLEAU indiquant le montant des péages perçus chaque mois pendant l'exercice terminé le 30 juin 1891.

Canaux et bureaux.	1890.						1891.			Total.
	Juillet.	Août.	Septembre.	Octobre.	Novembre.	Décembre.	Avril.	Mai.	Juin.	
	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.
CANAL WELLAND.										
Chippawa.....	2 18	2 27	6 62	6 02	4 69	4 80	3,746 67	22 24	11 03	54 95
Colborne.....	21,786 81	18,179 23	17,401 34	14,846 52	14,275 63	3 23	2,620 79	17,236 94	18,931 79	126,409 73
Dalhousie.....	7,203 38	7,055 75	10,152 59	6,970 93	5,167 45	3 23	11,465 12	11,465 12	8,606 53	59,246 87
Dunnville.....	107 73	29 43	0 50	29 51	25 08		8 75	0 65	118 38	30 19
Maitland.....	4 00	2 36	1 00	0 50	1 50		49 46	105 53	71 98	18 76
Robinson.....	34 60	57 61	137 35	84 89	157 90	7 09	64 32	80 83	54 76	706 36
Sainte-Catherine.....	81 12	75 65	93 67	59 78	44 44					554 57
Total, canal Welland.....	29,219 82	25,402 30	27,792 97	21,998 15	19,676 69	15 12	6,489 99	28,942 10	27,794 42	187,331 56
CANAUX DU SAINT-LAURENT.										
Beauharnois.....	113 75	91 52	50 29	188 18	182 92	14 38	1 44	45 14	117 04	790 28
Cardinal.....	219 02	60 97	77 74	73 48	68 34	19 00	7 80	151 68	100 24	773 65
Cornwall.....	2,119 07	2,820 81	2,414 01	2,046 34	1,888 67			2,047 13	4,237 33	17,652 66
Kingston.....	1,542 48	2,934 97	2,562 75	2,479 32	957 44			1,687 13	1,969 31	14,133 40
Lachine.....	354 29	686 57	590 63	483 34	187 65		19 19	252 74	366 33	2,940 74
Montréal.....	5,564 36	4,523 03	4,211 72	3,118 48	2,243 63		140 79	2,789 07	3,390 96	26,982 04
Total, canaux du Saint-Laurent.....	9,912 97	11,117 87	9,907 14	8,389 14	5,528 65	33 38	169 22	6,973 19	10,241 21	62,272 77
CANAL CHAMBLEY.										
Chambly.....	773 98	966 37	1,050 02	1,271 73	614 65			648 74	1,098 87	6,424 36
Saint-Jean.....	1,577 74	1,803 77	2,410 40	2,067 37	938 74			2,613 46	1,856 57	13,268 57
Saint-Ours.....	70 76	67 50	72 48	84 69	73 76			47 87	70 77	487 88
Total, canal Chambly.....	2,422 48	2,837 64	3,532 90	3,423 79	1,627 15			3,310 07	3,026 21	20,180 24

CANAUX DE L'OTTAWA.	1890.						1891.			Total.
	Juillet.	Août.	Septembre.	Octobre.	Novembre.	Décembre.	Avril.	Mai.	Juin.	
	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.
Ottawa.....	5,669 62	4,175 29	3,201 51	3,104 69	2,098 17		190 03	5,129 73	3,941 19	27,510 23
Carillon.....	20 90	38 48	11 46	36 11	32 22		9 67	21 92	9 64	180 40
Greenville.....	3,083 34	2,729 38	2,007 81	2,694 12	1,830 90		329 69	2,757 48	2,784 31	18,212 83
Sainte-Anne.....	165 26	188 40	176 63	297 38	101 70		17 09	137 77	203 04	1,237 29
Total, canaux d'Ottawa.....	8,939 14	7,131 95	5,397 41	6,072 30	4,062 99		541 88	8,056 90	6,988 18	47,140 75
CANAL RIDEAU.										
Kingston-Mills.....	207 44	234 53	231 54	241 83	68 51			165 94	282 46	1,432 25
Ottawa.....	902 56	608 96	582 23	596 93	294 68		9 14	393 84	706 02	4,094 36
Smith's Falls.....	101 95	88 35	71 43	29 42	53 27			29 05	54 91	428 38
Total, canal Rideau.....	1,211 95	931 84	885 20	868 18	416 46		9 14	588 83	1,043 39	5,954 99
CANAL SAINT-PIERRE.										
Saint-Pierre.....	203 26	203 18	262 93	301 75	217 51	43 65	28 89	154 70	112 98	1,528 85
CANAUX DE LA VALLEE DE LA TRENT.										
Burlingh.....	12 00	16 75	8 00	66 79	11 12			3 93	18 83	59 51
Bobcaygeon.....	66 82	63 34	78 76	66 79	10 00			9 50	45 63	341 96
Buckhorn.....	8 50	13 50	10 35	11 75	5 41			0 50	2 25	52 75
Fenelon Falls.....	0 50	8 60	1 50	7 35	1 00			1 50	4 25	34 96
Hastings.....	4 50	4 20	24 84	27 73	14 47		2 70	12 10	22 24	98 70
Peterborough.....	32 64	26 51								163 23
Total, canaux de la vallée de la Trent.....	124 96	132 90	123 45	113 62	42 00		2 70	27 53	113 95	681 11
CANAL MURRAY.										
Brighton.....	107 93	152 86	84 52	77 17	46 34		13 52	54 85	135 67	672 86
Grand total.....	52,142 51	47,910 54	47,986 52	41,244 10	31,617 79	92 15	7,255 34	48,108 17	49,406 01	325,763 13

B. H. TEAKLES,
Premier commis, revenu des canaux.

ANNEXE A.—Suite—CANAUX.

N° 22.—TABLEAU GÉNÉRAL indiquant le nombre, le tonnage et la nationalité des navires qui ont passé par tous les canaux durant l'année terminée le 30 juin 1891.

NAVIRES.	Nombre total.	De ports du Canada à des ports américains.		De ports américains à des ports américains.		De ports américains à des ports du Canada.		Tonneaux.		Total, tonneaux.	Montant des péages. \$ cts.
		Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.		
CANAL WELLAND.											
Navires canadiens, à vapeur à voiles.....	1,020 750	81,052 41,760	79,545 33,029	61,691 44,223	1,829 3,227	282	5,872 8,776	70,161 61,657	151,327 97,913	300,242 192,958	3,299 88 3,301 08
Total, du Canada.....	1,770	122,812	112,574	106,214	4,556	292	14,648	131,818	249,240	493,200	7,100 91
Navires américains, à vapeur à voiles.....	488 289	..... 241	18 20	6,745 3,631	746 664	187,914 40,051	1,466 771	34,587 9,515	223,265 50,250	438,224 99,475	6,577 78 2,228 70
Total, États-Unis.....	777	241	38	10,376	1,410	227,965	2,237	44,102	273,515	537,699	8,306 48
Grand total, canal Welland.	2,547	123,053	112,612	116,590	5,966	228,257	16,885	175,920	508,144	1,030,899	15,907 39
CANAUX DU SAINT-LAURENT.											
Navires canadiens, à vapeur à voiles.....	3,696 5,452	374,221 501,194	327,126 316,429	17,807 24,256	56 779	67 15	581 119	4,329 60,703	331,578 377,926	724,187 903,495	4,116 90 9,306 66
Total, du Canada.....	9,148	875,415	643,555	42,063	835	82	700	65,032	709,504	1,627,682	13,923 56
Navires américains, à vapeur à voiles.....	598 730	895 887	1,362 11,385	2,950 4,242	178 6,109	7,321 1,113	133 37,425	6,664 3,464	9,381 24,021	24,906 67,743	181 45 524 55
Total, États-Unis.....	1,328	1,692	12,697	6,492	6,287	8,434	37,558	12,128	53,108	92,649	706 00
Grand total, canaux du Saint-Laurent.....	10,476	877,107	656,252	48,555	7,122	8,516	38,258	77,160	971,281	1,720,331	14,629 56

NAVIRES.	Nombre total.	De ports du Canada à des ports américains.		De ports américains à des ports américains.		De ports américains à des ports du Canada.		Tonneaux.		Total, tonneaux.	Montant des péages. \$ cts.
		Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.		
CANAL CHAMBLÉ.											
Navires canadiens, à vapeur à voiles.....	421 586	36,236 7,905	34,702 7,745	53 10,120	.....	.....	.....	973 27,819	36,239 18,025	71,964 53,589	215 61 849 76
Total, du Canada.....	1,007	44,141	42,447	10,173	.....	.....	.....	28,792	54,814	125,553	1,065 37
Navires américains, à vapeur à voiles.....	40 1,057	336 2,179	316 2,416	2 30,103	.....	.....	.....	1,754 73,159	338 32,282	2,408 112,054	28 59 1,504 20
Total, américains.....	1,097	2,515	2,732	30,105	4,197	.....	.....	74,913	32,620	114,462	1,582 79
Grand total, canal Chamblé.	2,104	46,656	45,179	40,278	4,197	.....	.....	103,705	86,934	240,015	2,598 16
CANAL MURRAY.											
Navires canadiens, à vapeur à voiles.....	819 162	61,083 3,453	34,775 4,035	4,921 3,029	177	.....	.....	.....	66,135 6,518	39,541 5,903	234 63 47 20
Total, du Canada.....	981	64,536	38,810	7,950	177	.....	.....	.....	72,653	45,444	281 83
Navires américains, à vapeur à voiles.....	2 13	..... 7	..... 6	49 149	.....	.....	.....	.....	49 161	36 98	0 50 3 28
Total, américains.....	15	7	6	198	.....	.....	.....	.....	210	129	3 78
Grand total, canal Murray.....	996	64,543	38,816	8,148	177	.....	.....	.....	72,863	45,573	285 61
CANAUX DE L'OTTAWA.											
Navires canadiens, à vapeur à voiles.....	1,125 1,371	56,330 9,071	112,802 156,472	..... .....	1,961 24,289	.....	.....	.....	56,330 9,071	114,763 180,761	691 55 2,763 84
Total, du Canada.....	2,496	65,401	269,274	.....	26,250	.....	.....	.....	65,401	295,524	3,455 39
Navires américains, à vapeur à voiles.....	1 333	..... 5,026	26 292	183	26,797	.....	.....	.....	.....	26	0 25
Total, américains.....	334	5,026	318	183	26,797	.....	.....	276	5,485	32,574	759 02
Grand total, canaux de l'Ottawa.	2,830	70,427	269,592	183	53,047	.....	.....	.....	70,886	322,639	4,214 66
CANAL RIDEAU.											
Navires canadiens, à vapeur à voiles.....	1,171 833	31,134 30,340	35,653 36,342	70 1,866	.....	.....	.....	.....	31,204 32,206	35,653 36,342	633 35 905 14
Total, du Canada.....	2,104	61,474	71,995	1,936	.....	.....	.....	.....	63,410	71,995	1,538 49

N° 22.—TABLEAU GÉNÉRAL indiquant le nombre, le tonnage et la nationalité des navires, etc.—*Suite.*

NAVIRES.	Nombre total.	De ports du Canada à des ports du Canada.		De ports américains à des ports américains.		De ports américains à des ports du Canada.		Tonneaux.		Total, tonneaux.	Montant des péages. \$ cts.	
		Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.			
CANAL RIDÉAU—<i>Suite.</i>												
Navires américains, à vapeur.....	57	474	388	94				568	388	956	16 55	
“ “ à voiles.....	91	1,513	4,015	2,121				3,694	4,015	7,649	106 23	
Total, américains.....	148	1,987	4,403	2,215				4,202	4,403	8,605	122 78	
Grand total, canal Rideau.....	2,252	63,461	76,398	4,151				67,612	76,398	144,010	1,661 27	
CANAL SAINT-PIERRE.												
Navires canadiens, à vapeur.....	33	3,357	5,003					3,357	5,003	8,360	167 20	
“ “ à voiles.....	1,121	27,359	25,964					27,359	25,964	53,323	1,066 46	
Grand total, canal Saint-Pierre.....	1,154	30,716	30,967					30,716	30,967	61,683	1,233 66	
CANAL DE LA VALLÉE DE LA TRENT.												
Navires canadiens, à vapeur.....	732	13,998	13,067					13,998	13,067	27,065	204 72	
“ “ à voiles.....	502	15,067	13,891					15,067	13,891	28,958	123 15	
Grand total, canal de la vallée de la Trent.....	1,234	29,065	26,958					29,065	26,958	56,023	327 87	

RÉCAPITULATION.

NAVIRES CANADIENS.	A vapeur et à voiles.	De ports du Canada à des ports du Canada.		De ports américains à des ports américains.		De ports américains à des ports du Canada.		Tonneaux.		Total, tonneaux.	Montant des péages. \$ cts.	
		Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.			
NAVIRES CANADIENS.												
<i>A vapeur et à voiles.</i>												
Welland.....	1,770	122,812	112,574	106,214	4,556	286	292	14,648	131,818	243,960	249,240	493,200
Saint-Laurent.....	9,148	875,415	643,555	42,063	835	82	82	700	65,032	918,178	709,504	1,627,682
Chambly.....	1,007	44,141	42,447	10,173	177			167	28,792	54,314	71,239	125,553
Murray.....	981	64,536	38,810	7,950	177				6,467	72,653	45,444	118,097
Ottawa.....	2,496	65,401	269,274	1,986	26,250					63,401	295,524	360,025
Rideau.....	2,104	61,474	71,995	1,986						63,410	71,995	135,405
Saint-Pierre.....	1,154	30,716	26,958							30,716	30,967	61,683
Vallée de la Trent.....	1,234	29,065	26,958							29,065	26,958	56,023
Total, Canada.....	19,894	1,293,560	1,286,580	168,336	31,818	286	374	15,515	232,099	1,477,697	1,500,871	2,978,568
NAVIRES AMÉRICAINS.												
<i>A vapeur et à voiles.</i>												
Welland.....	777	241	38	10,376	1,410	251,330	227,965	2,237	44,102	264,184	273,515	537,699
Saint-Laurent.....	1,328	1,692	12,697	6,492	6,287	7,361	8,434	37,558	12,128	53,103	39,546	92,649
Chambly.....	1,097	2,615	2,732	30,105	4,197				74,913	32,620	31,949	114,462
Murray.....	15	7	6	188	26,797			5	123	210	129	339
Ottawa.....	334	5,026	318	133				276		5,485	27,113	32,600
Rideau.....	148	1,987	4,403	2,215						4,202	4,403	8,605
Saint-Pierre.....												
Total, États-Unis.....	3,689	11,468	20,194	49,569	38,691	253,691	236,399	40,076	131,256	359,304	423,550	786,354
Grand total, canadiens et américains.....	23,583	1,305,028	1,256,774	217,905	70,509	258,377	236,773	55,591	363,355	1,837,001	1,927,421	3,764,922

B. H. TEAKLES,
Premier commis, revenu des canaux.

ANNEXE A—Suite—CANAU.

N^o 23.—TABLEAU COMPARATIF du mouvement total des articles, passagers et navires sur les canaux ci-dessous mentionnés, pour l'exercice terminé le 30 juin 1891, et les trois années précédentes.

	Canal Welland.				Canaux du Saint-Laurent.				Canal Chambly.			
	1888.	1889.	1890.	1891.	1888.	1889.	1890.	1891.	1888.	1889.	1890.	1891.
		17	9	25	54	1 092	840	981	1 107	195	188	226	234
Bestiaux	121,892	156,771	194,144	138,205	169,219	159,430	144,461	126,128	103,104	102,102	88,955	98,868
Produits des forêts	34,430	23,621	20,082	23,104	65,301	67,173	81,745	67,280	16,360	13,763	7,225	3,218
Articles fabriqués	251,078	288,740	317,150	317,044	306,843	323,059	312,357	348,696	11,303	129,174	91,785	118,530
Légumes et autres produits agricoles	419,883	469,113	564,152	481,095	333,170	292,674	370,577	286,093	6,988	5,423	4,594	3,914
Tonnage total	827,300	938,254	1,104,553	959,502	875,215	843,216	910,101	820,304	238,010	250,645	192,785	225,064
Passagers	5,464	3,071	9,599	24,089	58,079	48,242	51,519	61,614	3,419	3,713	4,983	3,360
Nombre de nav. de toutes sortes	2,729	2,839	3,057	2,547	9,744	9,358	11,188	10,476	2,311	2,305	2,018	2,104
Tonnage total des navires de toutes sortes	807,434	939,085	1,144,117	1,030,899	1,682,879	1,575,938	1,750,414	1,720,331	247,706	249,367	224,562	240,015
	Canal Welland.				Canaux du Saint-Laurent.				Canal Chambly.			
	La proportion de la diminution de 1891 comparée à 1890 est de	La proportion de l'augmentation de 1891 comparée à 1888 est de	La proportion de la diminution de 1891 comparée à 1888 est de	La proportion de la diminution de 1891 comparée à 1890 est de	La proportion de la diminution de 1891 comparée à 1890 est de	La proportion de l'augmentation de 1891 comparée à 1890 est de	La proportion de la diminution de 1891 comparée à 1888 est de	La proportion de la diminution de 1891 comparée à 1888 est de	La proportion de l'augmentation de 1891 comparée à 1890 est de	La proportion de la diminution de 1891 comparée à 1888 est de	La proportion de l'augmentation de 1891 comparée à 1888 est de	La proportion de la diminution de 1891 comparée à 1888 est de
	13 13	13 78	7 45	5 53	14 34	5 75						

	Canal Murray.				Canaux de l'Ottawa.				Canal Rideau.			
	1888.	1889.	1890.	1891.	1888.	1889.	1890.	1891.	1888.	1889.	1890.	1891.
		17	9	25	54	1 092	840	981	1 107	195	188	226	234
Bestiaux	121,892	156,771	194,144	138,205	169,219	159,430	144,461	126,128	103,104	102,102	88,955	98,868
Produits de la forêt	34,430	23,621	20,082	23,104	65,301	67,173	81,745	67,280	16,360	13,763	7,225	3,218
Articles fabriqués	251,078	288,740	317,150	317,044	306,843	323,059	312,357	348,696	11,303	129,174	91,785	118,530
Légumes et autres produits agricoles	419,883	469,113	564,152	481,095	333,170	292,674	370,577	286,093	6,988	5,423	4,594	3,914
Tonnage total	827,300	938,254	1,104,553	959,502	875,215	843,216	910,101	820,304	238,010	250,645	192,785	225,064
Passagers	5,464	3,071	9,599	24,089	58,079	48,242	51,519	61,614	3,419	3,713	4,983	3,360
Nombre de navires de toutes sortes	2,729	2,839	3,057	2,547	9,744	9,358	11,188	10,476	2,311	2,305	2,018	2,104
Tonnage total des navires de toutes sortes	807,434	939,085	1,144,117	1,030,899	1,682,879	1,575,938	1,750,414	1,720,331	247,706	249,367	224,562	240,015
	Canal Murray.				Canaux de l'Ottawa.				Canal Rideau.			
	La proportion de l'augmentation de 1891 comparée à 1890 est de	La proportion de la diminution de 1891 comparée à 1888 est de	La proportion de la diminution de 1891 comparée à 1888 est de	La proportion de la diminution de 1891 comparée à 1888 est de	La proportion de la diminution de 1891 comparée à 1888 est de	La proportion de l'augmentation de 1891 comparée à 1890 est de	La proportion de la diminution de 1891 comparée à 1888 est de	La proportion de la diminution de 1891 comparée à 1888 est de	La proportion de l'augmentation de 1891 comparée à 1888 est de	La proportion de la diminution de 1891 comparée à 1888 est de	La proportion de l'augmentation de 1891 comparée à 1888 est de	La proportion de la diminution de 1891 comparée à 1888 est de
	22 01	6 93	11 14	28 5	4 68							

B. H. TEAKLES,
Premier commis, revenu des canaux.

ANNEXE A—Suite—CANAUX.

N° 24.—TABLEAU COMPARATIF du tonnage des navires et effets passés par les canaux, pour les exercices terminés le 30 juin 1888, 1889, 1890, 1891.

EFFETS ET NAVIRES.	Canal Welland.			Canaux du Saint-Laurent.				Canal Chambly.				
	1888.	1889.	1890.	1891.	1888.	1889.	1890.	1891.	1888.	1889.	1890.	1891.
Tonnage des effets montés.	273,484	296,090	315,726	313,480	272,405	280,075	299,357	258,594	106,740	91,226	91,668	101,722
do descendus.	553,816	642,164	788,827	646,022	602,810	563,141	610,744	570,710	131,270	159,419	101,117	123,342
Tonnage total des effets montés et descendus.	827,300	938,254	1,104,553	959,502	875,215	843,216	910,101	829,304	238,010	250,645	192,785	225,064
Tonnage des navires montés.	397,961	469,884	564,536	508,144	965,731	915,314	1,009,119	971,281	83,342	81,109	84,888	86,934
do descendus.	409,473	469,151	579,581	522,755	717,148	660,624	741,295	749,050	164,424	168,258	139,674	153,081
Tonnage total des navires montés et descendus.	807,434	939,035	1,144,117	1,030,899	1,682,879	1,575,938	1,750,414	1,720,331	247,766	249,367	224,562	240,015
Grand total du tonnage des effets et navires montés et descendus.	1,634,734	1,877,289	2,248,670	1,990,401	2,558,094	2,419,154	2,660,515	2,549,635	485,777	500,012	417,347	465,079

ANNEXE A—Suite—CANAUX.

N° 24.—TABLEAU COMPARATIF du tonnage des navires et effets passés par les canaux, pour les exercices terminés le 30 juin 1888, 1889, 1890, 1891.

	Canal Murray.			Canaux de l'Ottawa.			Canal Rideau.					
	1888.	1889.	1890.	1891.	1888.	1889.	1890.	1891.	1888.	1889.	1890.	1891.
EFFETS ET NAVIRES.												
Tonnage des effets montés		3,941	9,108	414	172	569	639	79,996	86,245	114,513	75,122	
do descendus		6,653	4,477	685,020	704,960	711,815	640,339	15,372	30,126	14,877	25,565	
Tonnage total des effets montés et descendus		10,594	13,585	685,434	705,132	712,384	640,978	95,968	116,371	129,390	100,687	
Tonnage des navires montés		11,242	72,863	78,762	77,419	68,222	70,886	79,411	88,721	79,787	67,612	
do descendus		10,860	45,573	352,527	353,279	342,312	322,639	84,556	95,854	79,772	76,398	
Tonnage total des navires montés et descendus		22,102	118,436	431,289	430,698	410,534	393,525	163,967	184,575	159,559	144,010	
Grand total du tonnage des effets et navires montés et descendus		32,696	132,021	1,116,723	1,135,830	1,122,918	1,034,503	259,935	300,946	288,949	244,697	

B. H. TEAKLES,
Premier commis, revenu des canaux.

DÉPARTEMENT DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
OTTAWA, 30 septembre 1891.

ANNEXE A—Suite—CANAUx.

N^o 25.—TABLEAU GÉNÉRAL indiquant la quantité de chaque article transporté sur les canaux durant les exercices expirés le 30 juin 1890 et 1891, et le montant de péages perçus sur iceux.

ARTICLES.	1890.		1891.	
	Tonneaux.	Péages.	Tonneaux.	Péages.
		\$ cts.		\$ cts.
Alcalis, potasse et perlasse	203	37 13	176	32 07
En fr.	98		55	
Pommes	3,735	435 55	4,280	434 47
Produits agricoles, non énumérés, légumes	18,070	275 37	8,122	228 91
En fr.			24	
“ “ animaux	2,355	216 31	2,527	196 18
En fr.			14	
Instruments aratoires	289	35 59	278	33 09
Orge	9,879	986 19	12,549	1,674 43
Briques	10,995	488 29	13,453	609 76
do En fr.	92		398	
Os	447	54 88	186	19 35
Soufre, brut	323	44 68	1,061	151 15
Ciment et chaux hydraulique	6,657	710 40	3,435	459 10
En fr.	1,033		1,217	
Argile, chaux et sable	41,754	1,977 42	44,804	2,176 86
En fr.	876		730	
Houille	480,881	73,104 81	532,838	79,821 01
En fr.	103,670		98,621	
Maïs	365,575	71,356 08	264,351	50,858 47
En fr.	188,160		85,527	
Bestiaux	998	69 67	1,285	85 78
Coton, brut			3	0 32
Faïence et poterie	276	48 02	476	81 72
En fr.	64		124	
Bois de teinture et matières tinctoriales	219	16 43	358	26 53
Poisson	2,081	96 15	1,398	85 52
En fr.	78		69	
Lin et chanvre	165	6 18	5	0 65
En fr.			1	
Fleur de farine	12,576	1,384 07	22,896	2,958 83
En fr.	7,135		1,233	
Meubles	638	114 40	897	136 18
En fr.	1		2	
Gypse	2,812	53 24	839	17 78
brut			205	2 56
Verre	521	93 91	715	124 48
En fr.	8		17	
Foin, pressé	3,792	204 62	4,357	202 08
Cochons	51	6 30	59	6 80
Chevaux	662	42 12	628	41 91
En fr.	4		3	
Peaux, vertes et salées, cornes et sabots	65	7 00	146	17 67
Glace	24,646	1,335 69	15,325	1,015 33
Fer, chemin de fer	18,521	2,729 98	14,934	2,163 05
En fr.	18,813		14,186	
Fer, en gueuse	5,784	842 97	3,577	419 87
En fr.	124		76	
Fer, tout autre	21,809	1,250 10	12,729	949 85
En fr.	133		708	
Minéral de fer	8	0 08	5,370	274 89

N° 25.—ÉTAT COMPARATIF indiquant la quantité de chaque article transporté sur les canaux, etc.—*Suite.*

ARTICLES.	1890.		1891.	
	Tonneaux.	Péages.	Tonneaux.	Péages.
		\$ cts.		S cts.
Cryolithe ou minéral chim., et autres min., except. le fer	4,948	249 74	12,272	613 25
“ “ En fr.	10		917	
Saindoux et huile de saindoux	134	16 55	473	55 42
“ “ En franchise			172	
Farines, de toutes sortes	16,307	3,128 91	27,340	5,322 87
“ “ En franchise	184		233	
Viandes, autres que le lard	119	12 30	106	11 71
“ “ En franchise	29		1	
Marbre	4,545	679 60	4,972	746 70
Manille	57	8 85	141	20 65
Mélasse	5,757	555 84	1,490	177 10
“ “ En franchise	56			
Clous	3,715	597 02	4,974	697 46
“ “ En franchise	690		457	
Avoine	40,882	7,135 95	32,865	5,919 53
“ “ En franchise	790		9	
Huile	2,432	273 74	2,189	258 27
“ “ En franchise	11		38	
Tourteaux oléagineux	828	161 86	7	0 66
“ “ En franchise	798		2	
Pois	24,810	571 67	26,198	665 10
“ “ En franchise			390	
Pommes de terre	353	25 33	1,052	75 14
Lard	1,983	288 51	1,004	124 79
“ “ En franchise	1,051		322	
Peinture	448	61 86	791	111 68
“ “ En franchise	52		62	
Poix et goudron	1,593	135 29	1,219	148 02
“ “ En franchise	12		17	
Guénilles	1,100	113 76	155	27 24
Seigle	6,442	791 62	3,102	169 20
“ “ En franchise	2,404			
Résine	2,761	204 06	4,554	336 44
Sel	10,001	1,310 12	15,618	1,984 94
“ “ En franchise	4,284		7,220	
Pierre, pour la taille	20,803	2,511 54	15,723	2,136 97
“ “ En franchise	762		450	
“ ouvrée	958	139 13	706	67 65
“ “ En franchise	2,561			
“ impropre à la taille, non ouvrée	9,531	735 29	22,374	1,042 06
“ “ En franchise	9,456		1,470	
Graines, de toutes sortes	7,695	333 86	4,431	212 42
“ “ En franchise	2		101	
Moutons	592	38 32	650	41 42
Cendre de soude	1,897	324 77	2,739	472 65
“ “ En franchise	783		523	
Acier	483	65 60	412	56 84
“ “ En franchise	4			
Sucre	7,611	1,042 39	4,693	760 83
“ “ En franchise	454		175	
Spiritueux	1,594	286 49	1,663	285 68
“ “ En franchise	318		335	
Tabac, brut	10	1 18	34	3 16
“ “ En franchise	1		1	

N° 25.—ÉTAT COMPARATIF indiquant la quantité de chaque article transporté sur les canaux, etc.—*Suite.*

ARTICLES.	1890.		1891.	
	Tonneaux.	Péages.	Tonneaux.	Péages.
		\$ cts.		\$ cts.
Suif.....	125	18 19	173	26 72
“..... En franchise			54	
Etain.....	596	97 01	669	111 92
“..... En franchise	94		37	
Térébenthine.....	349	28 15	220	17 55
“..... En franchise	2		1	
Blé.....	170,485	26,660 67	177,501	30,518 87
“..... En franchise	78,561		108,468	
Blanc de plomb.....	112	20 10	225	34 07
“..... En franchise	13		11	
Blanc de céruse.....	410	75 29	794	141 38
“..... En franchise	52		52	
Laine.....	419	81 92	195	35 79
“..... En franchise	13			
Tous autres effets et marchandises non énumérés.....	46,825	6,588 56	56,158	8,002 98
“..... En fr.	1,615		1,147	
Ecorce.....	349	5 33	63	3 57
Barils, vides.....	632	71 49	702	79 90
Flottes.....	19,472	260 62	20,166	246 11
“..... En franchise	23,786		11,340	
Bois de chauffage, sur navires.....	103,792	3,173 65	109,200	3,362 76
“..... En franchise	21,585		13,680	
“..... en radeaux.....	2,222	2 41	480	25 47
“..... En franchise	4,410		10,166	
Cercles.....	30	2 66	247	29 00
Echalas à houblon.....	79	11 50		
Bois de service, scié, sur navires.....	855,412	68,388 25	735,327	57,331 34
“..... En franchise	5,896		2,430	
“..... en radeaux.....	657	22 31	490	32 04
“..... En franchise	1,874		1,802	
Mâts, espars et poteaux de télégraphe, sur navires.....	18,246	482 63	771	15 52
“..... En fr.			10	
“..... en radeaux.....	3,982	102 33	18,669	476 49
Liens de chemins de fer, sur navires.....	13,555	1,382 14	11,334	1,136 54
“..... En franchise			25	
“..... en radeaux.....	700	55 31	1,021	91 32
“..... En franchise	3,413		11,025	
Billots de sciage.....	28,737	640 26	28,178	749 63
“..... En franchise	26,037		13,629	
Douves et fonds, barils.....	222	17 86		
“..... pipes.....	278	51 74	114	21 31
“..... Indes Occidentales.....	514	72 88	36	6 75
“..... saloirs.....	18	1 10	9	0 17
Bardeaux.....	749	320 64	1,019	451 51
“..... En franchise	6			
Piquets et perches pour clôtures, sur navires.....	59	11 23	44	6 93
“..... en radeaux.....	19	0 30	1	0 13
“..... En fr.			410	
Bois de construction, carré, sur navires.....	75,548	11,054 98	66,119	9,609 17
“..... En franchise			360	
“..... en radeaux.....	42,240	3,810 82	14,480	341 84
“..... En franchise	3,579		4,520	

N° 25—ÉTAT COMPARATIF indiquant la quantité de chaque article transporté sur les canaux, etc.—*Fin.*

ARTICLES.	1890.		1891.	
	Tonneaux.	Péages.	Tonneaux.	Péages.
		\$ cts.		\$ cts.
Traverses.....	14,402	60 86	12,676	43 77
Articles en bois et bois en partie fabriqué.....	283	80 60	214	81 13
do do En franchise.....			1,742	
Tonnage total, fret payant péages.....	2,616,694	303,278 57	2,425,504	280,884 18
Tonnage total, fret en franchise.....	515,937		396,810	
Grand total—fret.....	3,132,631		2,822,314	
Passagers—nombre total.....	90,924	3,195 85	128,560	4,020 73
Navires—tonnage.....	3,836,541	45,943 54	3,764,922	40,858 18
Total des péages perçus.....		352,417 96		325,763 09
Total des péages en franchise.....		19,478 80		15,699 53
Total brut des péages.....		371,896 76		341,462 62

B. H. TEAKLES,

Premier commis, revenu des canaux.

DÉPARTEMENT DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,

OTTAWA, 30 septembre 1891.

ANNEXE A.

N° (A) 7.—TABLEAU GÉNÉRAL indiquant la quantité de chaque article transporté sur le canal Welland et le montant des péages perçus pendant la saison de navigation en 1890.

ARTICLES.	De ports du Canada à des ports américains.		De ports américains à des ports américains.		De ports américains à des ports du Canada.		Tonneaux.		Montant des péages.		Montant total des péages.
	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	\$	cts.	
Alcalis, potasse et perlasse.											
Ponnes	2										
Produits agricoles, non énumérés, légumes.	118	32			68		1	70	0 15	14 00	14 15
Produits agricoles, non énumérés, animaux.		1					18	202	4 80	2 99	7 79
Instruments aratoires.								14	2 70	10 23	12 93
Orge							14			2 80	2 80
Os.	108		4,311				4,311	6,519	646 65	1,303 80	1,950 45
Soufre	1									13 85	13 85
Ciment et chaux hydraulique.											
Argile, chaux et sable.	3										
Houille	50	422					736	736	110 40		110 40
Mais	92						87	11 82			11 82
Besiaux							50	422	0 84	44 25	45 19
Coton, brut	1						178,988	23,386	2,427 10	38,222 60	38,222 60
Faïence et poterie.							327,394	327,394	65,478 60	65,478 60	65,478 60
Bois de tein. et mat. tincteur.							1		0 02		0 02
Poisson.	51						1		0 15		0 15
Lin et chanvre.	2						172	51	25 80	9 85	35 65
Fleur de farine.	4,884						14,461	14,461	2,042 79	2,042 79	2,042 79
Menbles.	4						8	27	1 20	4 90	6 10
Gypse	8	205					205		2 56	2 56	2 56
Verre, de toutes sortes.	2						25	1	3 75	0 20	3 95
Foin pressé	17						34	14			
Fercs.							55				
Chevaux	29	10					1		1 33	1 05	2 38
Peaux vertes et salées, cornes et sabots.	4										
Glace.	450	15,143					24,618	450	8 25	2 82	1,233 72

Fer, chemin de fer.	6		30				36			4 62		4 62
do en grueuse.	81		128				717			105 04	0 45	105 49
do tout autre.			5,288				5,288			261 90		261 90
Minéral de fer.												
Cryolite et miner. chimiq., et autre minéral, excep. de fer.												
Saindoux et huile de sandoux.												
Farines, de toutes sortes.	1						2	2,900		145 00		145 00
Vandres, autres que le lard.							5	35		7 00		7 30
Manille.							20,708	20,708	0 75	4,140 60	3 00	4,141 35
Mélasse.							15	15		3 00		3 00
Clous	56						4,437	4,437	665 55			665 55
Avène.	219						117	117	17 55			17 55
Huile, en barils.	6						60		1 95			1 95
Tourteaux oléagineux.												
Pois.							77	27,728		5,593 80		5,593 80
Pommes de terre.	3						88	6	2 75	1 20	3 95	3 95
Lard.								2	0 40	0 40		0 80
Poix et goudron.	45						14	14		2 80		2 80
Guénilles.	428						3	3	0 06	0 06		0 26
Résine.	14											
Pierre, pour la taille.	195											
do ouvrée.												
do impropre à la taille, non ouvrée.	389	121										
Graines, de toutes sortes.												
Moutons.												
Cendre de soude												
Acier.	149											
Spiriteux, bière, etc.	12											
Tabsac, brut.	2											
Suif.												
Etain.	1											
Ter-benthine.	3,078	12,527										
Blanc de plomb.	1											
Blanc de céruse.												
Laine.												
Tous autres effets et marchan-disés, non énumérés.	787	203										
Ecorce												
Barils, vides.												
Courbes pour bâtiments.												
Flottes.												
Bois de chauffage, sur navires	3,264	10,608										

N° (A) 7.—TABLEAU GÉNÉRAL indiquant la quantité de chaque article transporté, etc.—*Fin.*

ARTICLES.	De ports du Canada à des ports du Canada.		De ports américains à des ports américains.		De ports américains à des ports du Canada.		Tonnes.		Total, tonneaux.	Montant des péages.		Montant total des péages.
	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.		\$	cts.	
Echalas à houblon.	760						760		60,383	18 22	10,352 80	10,371 02
Bois de serv., scié, sur navir.	15	9,560	38,630		5,020		15		1		2 08	2 08
do en rad.												
Mâts, espars et poteaux de télégraphe, sur navires	23	3					23	3	26	0 58	0 25	0 25
Mâts, espars et poteaux de télégraphe, en radeaux	10	47					57		57	1 69	1 69	1 69
Liens de ch. de fer, sur navires	60	158					60		3,844	2 10	204 28	206 38
do en radeaux	3,626				187		218		218	17 40	17 40	17 40
do pipes.	218				36		187		187	34 80	34 80	34 80
do Indes Occid		14					36		36	6 75	6 75	6 75
Douves, saloirs.							14		14	9 60	9 60	9 60
Bardoux.												
Piquets et perches pour cloth-												
res, sur navires.	1	12,269										
Piquets et perches pour cloth-	6	1,725										
res, en radeaux.												
Bois de const., carré, sur nav.												
do en rad.	1						1		28	10 40	0 80	11 20
Traverses.												
Articles en bois et bois en par-												
tie fabriqué.			26	1			26	2	984,014	44,669 91	131,103 47	175,773 38
Total, fret payant péages	9,559	26,238	214,183	318,259	17,358	331,799	297,338	716,976				
<i>Articles en franchise ayant payé pleins péages sur les canaux du Saint-Laurent.</i>												
Alcalis, potasse et perlasse.		10					10		10			
Briques.		103					103		252			
Ciment et chaux hydraulique	8		149				62		8			
Argile, chaux et sable.	2						8					

Faïence et poterie.	3						3		11			
Poisson.	26						26		26			
Fleur de farine.	48						48		48			
Verre, de toutes sortes.	21						23		23			
Fer, chemin de fer.	61						20,003		20,003			
“ en grueuse.	20						20		20			
“ tout autre.	488						584		584			
Sandoux et huile de sandoux							72		72			
Cloves.	411						453		453			
Huile, en barils	5						11		11			
Lard.	33						33		33			
Peinture.	7						24		24			
Poix et goudron.	12						13		13			
Résine.	1						1		1			
Sel.	118						7,440		7,440			
Pierre, pour la taille.	12						12		12			
Graines, toutes sortes	100						100		100			
Cendres de soude.	194						554		554			
Acier							1		1			
Sucre.	551						551		551			
Spiritueux, bière, etc.	380						350		350			
Tabac, brut	1						1		1			
Etain	40						40		40			
Térébenthine	1						2		2			
Bianc de plomb	8						19		19			
Bianc de céruse	3						34		34			
Laine	13						13		13			
Tous autres effets et mar-							1,180		1,180			
chandises non énumérées.	46						200		200			
Billots de sciage, en franchise,												
de Welland à Port-Robinson		200										
Grand total, fret.	30,274	56,535	215,698	318,259	17,358	331,799	299,289	716,876	1,016,165			
										8,988 38	9,016 12	17,954 50
										176 26	185 39	361 65
												579 39
										53,784 55	140,304 98	194,668 92
										Total des péages sur navires		
										passagers		
										marchandises en franchise		
										\$3,079 41		
										Amendes et dommages.		
										Revenu total, à part les loyers de pouvoirs d'eau		

B. H. TEAKLES,
Premier commis, revenu des canaux.

N° (A) 8.—TABLEAU GÉNÉRAL, indiquant la quantité de chaque article transporté, etc.—Fin.

Articles.	De ports du Canada à des ports du Canada.		De ports américains à des ports américains.		De ports américains à des ports du Canada.		Tonneaux.		Montant des péages.		Montant total des péages.
	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	\$ cts.	\$ cts.	
Bois de chauffage, sur navires	1,398						1,398		93 20		\$ cts. 93 20
Cercles, en radeaux											
Échalas à houblon	1,942		9,560				54,552		9,811 94		9,811 94
Bois de service, scié, sur nav.				38,030							
Bois de service, scié, en rad.											
Mâts, espars et poteaux de télégraphie, sur navires											
Mâts, espars et poteaux de télégraphie, en radeaux											
Liens de ch. de fer, sur navires											
Liens de ch. de fer, sur navires											
Bois de sciage, en radeaux											
Douves et fonds, barils											
" " pipes.											
" " Lincs occid.											
Bordeaux.											
Piquets et perches pour clôtures, sur navires											
Piquets et perches pour clôtures, en radeaux											
Bois de const., carré, sur nav.	12,269				60,843		73,112		11,073 67		11,073 67
Bois de const., " en rad.	1,720				15,963		17,683		2,651 46		2,651 46
Traverses.											
Articles en bois et bois en partie fabriqué.											
Total, fret payant péages	728	29,450	25,923	9,574	17,281	331,343	258,115	688,626	44,435 83	129,323 44	173,759 27
Articles en franchise ayant payé petits péages sur les canaux du Saint-Laurent.											
Alcalis, potasse et perlasse.			10				10				

Briques	103							252			
Ciment et chaux hydraulique.	54							62			
Argile, chaux et sable.	6							8			
Poissin.	26							11			
Fleur de farine.	48							26			
Verre, de toutes sortes.	21							48			
Fer, chemin de fer.	61							28			
do en grueuse.	20							20,063			
do tout autre.	488							584			
Saindoux et huile de saindoux	96							72			
Clous.	42							453			
Huile, en barils	411							11			
Lard	5							33			
Peinture	33							24			
Poix et goudron.	7							13			
Résine.	1							1			
Sel.	118							7,440			
Pierre, pour la taille.	12							12			
Graines, de toutes sortes.	100							100			
Cendres de soude	194							594			
Acier.	1							1			
Sucre	551							551			
Spiritueux, bière, etc	330							350			
Tabac, brut	1							1			
Ethain.	40							40			
Terre-bentine	1							2			
Blanc de plomb	8							19			
Blanc de céruse	3							34			
Laine.	13							13			
Tous autres articles et marchandises, non énumérés.	46							1,180			
Grand total, fret	21,443	29,451	35,644	9,574	215,698	318,259	17,281	331,342	290,066	688,626	978,692
Total des péages sur navires.											8,470 46
do voyageurs.											50 55
do articles en franchise.											42 00
Total des péages.											8,563 01
Total des péages sur navires.											17,073 52
do voyageurs.											50 55
do articles en franchise.											42 00
Total des péages.											17,666 07
Total des péages.											190,925 34

B. H. TEAKLIES,
Premier commis, revenu des canaux.

ANNEXE A—Suite.

N° (A) 9.—TABLEAU indiquant la quantité de fret transporté sur le canal Welland, et le montant du revenu perçu pendant la saison de navigation de 1890.

Articles.	De ports du Canada à des ports du Canada.		De ports américains à des ports américains.		De ports américains à des ports du Canada.		Tonneaux.		Total, tonneaux.	Montant des péages — Montée.	Montant des péages — Descente.	Montant total des péages.
	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.				
Alcalis, potasse et perlasse.												
Pommes.			118				118		118		2 99	2 99
Produits agricoles, non énumérés, légumes.	1			200			201		201		10 03	10 03
Produits agricoles, non énumérés, animaux.												
Instruments aratoires.												
Oryze.												
Barques.	56		144				56	144	202	2 23	13 05	15 28
Os.	1						1		1	0 02		0 02
Soufre.												
Ciment et chaux hydraulique.	3						3		3			
Argile, chaux et sable.	50	15					18	422	472	1 47	44 25	45 19
Houille.	12						12		12	0 30	0 30	0 30
Mais.								2	2	0 20	0 20	0 20
Bestiaux.	1						1		1	0 02		0 02
Coton, brut.												
Taieace et poterie.												
Tainure et mat. tinctoriales.	2						2		2		0 05	0 05
Poisson.												
Lin et chanvre.												
Fleur de farine.	4,854						4,854		4,854	121 80	121 80	121 80
Membres.	4						4		4	0 30	0 30	0 30
Gypse.				205				205	205	2 56	2 56	2 56
Verre, de toutes sortes.												
Foin, pressé.												
Pores.												
Chevaux.	29	10					29	10	39	0 58	0 25	0 83
Peaux et peaux crues, cornes et sabots.												
Glace.			450				450		450		2 82	2 82

Fer, chemin de fer.	6						6		6	0 12	0 12	0 12
" en gueuse.												
" tout autre.	16	4					16	4	20	0 64	0 25	0 89
Minéral de fer.												
Cryolithe ou miner. chimique, et autres miner. except. le fer.												
Saindoux et huile de saindoux.									54	1 05	17 40	1 05
Farines, de toutes sortes.									146	2 75	2 75	2 75
Viandes, autres que le lard.									83			
Marbre.												
Manille.												
Mélasse.												
Clous.	54						54		54	1 05		1 05
Avoine.			146					146	146			
Huile, en barils.	6						6		6			
Tourteaux oléagineux.												
Pois.									77			
Pommes de terre.												
Lard.	3						3		3	0 06		0 06
Peinture.												
Poix et goudron.												
Grainilles.	45						45		45	1 13		1 13
Saigle.												
Resine.												
Sci.	12						12		12	0 23		0 23
Pierre, pour la taille.												
" ouvrée.	195						195		195	3 66		3 66
" impropre à la taille, non ouvrée.												
Graines, de toutes sortes.	339	121					339	121	460	18 48	1 78	20 26
Moutons.												
Centre de soude.												
Acier.												
Sucre.	140						140		140	2 68		2 68
Spiritueux, bière, etc.												
Tabac, brut.												
Suif.												
Etain.	1						1		1	0 02		0 02
Terre-benthine.												
Blanc de plomb.	3,078	2,210					3,078	2,641	5,719	65 50	373 84	439 34
Blanc de céruse.												
Laine.												
Tous autres effets et marchandises non énumérés.	713	195					713	218	931	14 00	7 24	21 24
Ecorce.												
Barils, vides.								99	99	2 47		2 47
Courbes pour bâtiments.												
Flottes.												
Bois de chauffage, sur navires.	3,264	9,210	300				3,564	9,210	12,774	98 03	411 02	509 05

N° (A) 9.—TABLEAU GÉNÉRAL indiquant la quantité de chaque article transporté, etc.—Fin.

ARTICLES.	De ports du Canada à des ports du Canada.		De ports américains à des ports américains.		De ports du Canada à des ports américains du Canada.		Tonneaux.		Total, tonneaux.	Montant des péages. Montée.	Montant des péages. Descente.	Montant total des péages.
	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.				
Bois de chauffage, en radeaux												
Cerclés												
Echelles à houbion												
Bois de serv., scié, sur navires en radeaux	760	5,071					760	5,071	5,831	18 22	540 86	559 08
Mâts, espars et poteaux de télégraphie, sur navires		1						1	1		0 25	0 25
Mâts, espars et poteaux de télégraphie, en radeaux	23	3					23	3	26	0 58	0 25	0 83
Liens de ch. de fer, sur navires		10						10	57	1 69		1 69
Billets de sciage, en radeaux	60	3,626					60	3,784	3,844	2 10	204 28	206 38
Douves et fonds, barils		218						218	218		17 40	17 40
Donves et fonds, Indes Occidentales												
Donves, salons												
Bardeaux												
Piquets et perches pour clôtures, sur navires												
Piquets et perches pour clôtures, en radeaux	1						1		1	0 15		0 15
Bois de con., carré, sur navires en radeaux	6	5					6	5	11	0 25	0 25	0 50
Traverses												
Articles en bois et bois en partie fabriqués												
Total, fret payant péages	8,831	26,885			77	456	9,223	28,050	37,273	234 08	1,780 03	2,014 11
Bois de con. passé en franchise de Welland à Port-Robinson		200						200	200			
Grand total, fret	8,831	27,085			77	456	9,223	28,250	37,473			

Total des péages sur navires	467 92	413 06	880 98
do passagers	134 26	134 84	269 10
do articles en franchise			\$10 50
Total des péages	602 18	547 90	1,150 08

B. H. TEAKLES,
Premier commis, revenu des canaux.

DÉPARTEMENT DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
OTTAWA, 27 février 1891.

ANNEXE A.—Suite.

N^o (A) 10.—TABLEAU GÉNÉRAL indiquant la quantité de chaque article transporté sur les canaux du Saint-Laurent, et le montant du revenu perçu pendant la saison de navigation de 1890.

ARTICLES.	De ports du Canada à des ports du Canada.		De ports américains à des ports américains.		De ports du Canada à des ports américains à des ports du Canada.		Tonneaux.		Montant des péages. Descente.		Montant total des péages.	
	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	\$	cts.	\$	cts.
Alcalis, potasse et perlasce.	48	58	10	22	20	58	78	3 00	11 60	14 60	1 60	14 60
Pommes.	2,515	964	3		46	2,537	2,583	4 46	364 30	368 85		368 85
Produits agricoles, non énumérés, légumes.	1,366				1,366	964	2,330	78 08	100 99	179 07		
Produits agricoles, non énumérés, animaux.	117	471			137	471	608	10 88	44 45	55 33		
Instruments aratoires.	101	12			101	12	113	14 47	1 85	16 32		
Orge.	157	1,411	1		158	1,411	1,569	3 76	29 52	33 28		
Brîques.	10,142	331	202	164	11,320	331	11,651	476 34	23 30	499 64		
Os.	90						254	34 01	34 01			
Soufre.	200		88		288		288	22 88	22 88			
Ciment et chaux hydraulique.	2,505	243	54		2,559	243	2,802	350 09	23 72	373 81		
Argile, chaux et sable.	17,230	7,465	155		20,986	3,541	28,451	7,859 87	418 46	1,208 33		
Houille.	32	75,585	23		80,571	1,017	157,183	15 70	21,830 57	21,830 57		
Mais.	3,589	522			55	462	16,760	3 31	363 41	366 72		
Bestiaux.	40				207	26	933	2 82	40 34	42 06		
Coton, brut.	204	26	3		241	26	241	5 20	5 20			
Faience et porcel.	38				241		241	14 23	1 60	15 83		
Bois de tant. et mat. tinctor.	337	45	26		363	45	408	38 66	3 14	41 80		
Poisson.	891	166			989	2	108	0 20	6 45	6 65		
Lin et chanvre.	2,733			128	3,964		3,800	69 43	417 96	487 39		
Fleur de farine.	194	164			194	164	658	28 66	87 75	116 41		
Mebles.	649	460			649	160	809	10 12	6 07	16 19		
Gypse.	518	82	13		549	82	631	106 98	15 25	121 23		
Verre, de toutes sortes.	412	459	26		438	459	897	17 48	29 18	46 66		
Porcs.	2	49			2	49	51	0 08	6 62	6 70		
Chevaux.	148	295	1		119	297	416	8 75	21 84	30 59		
Peaux vertes et salées, cornes et sabots.		14				14			1 23	1 23		

ARTICLES.	De ports du Canada à des ports du Canada.		De ports américains à des ports américains.		De ports du Canada à des ports américains à des ports du Canada.		Tonneaux.		Montant des péages. Descente.		Montant total des péages.	
	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	\$	cts.	\$	cts.
Glace.	1,407				1,407		1,407		3,016 04	3,016 04		
Far, chemin de fer.	19,986	151	241		20,227	151	20,378	1 33	11 33	12 66		
do en greuse.	3,178	5	66		3,244	5	3,249	470 27	0 19	470 46		
do tout autre.	11,436	2,732	109		11,602	2,732	14,384	733 41	112 32	845 73		
Minéral de fer.			57									
Cyrolithe, minéral chimique et autre, excepté le fer.	160	84			160	84	3,542	19 67	3 56	23 23		
Saïndoux et huile de saïndoux.	110	1,276			1,100	1,279	1,389	7 17	89 89	97 06		
Variées, de toutes sortes.	20	21			20	21	41	1 26	1 26			
Viancés, autres que le lard.	34	1			35	1	35	6 66	0 20	7 86		
Manille.	21	3			24	3	24	0 40	0 60	0 70		
Mélasse.	739	19			1,220	19	1,239	152 17	0 99	153 12		
Clous.	2,915	964	180		3,095	964	4,059	600 57	48 33	648 92		
Avoine.	2,644				2,644		2,644	22 66	98 00	120 66		
Huile, en barils.	1,094	291	41		1,241	451	1,692	171 80	63 70	235 50		
Tourteaux oléagineux.	8		6		8		8	0 75	0 75			
Pois.	1,168	25,933			1,168	25,933	27,161	25 43	519 94	545 37		
Pommes de terre.	10	72	2		84	72	93	6 51	6 51	13 02		
Lard.	326	283	33		359	283	650	36 21	27 07	63 28		
Peinture.	264	199	7		294	199	493	54 26	19 70	73 96		
Poix et goudron.	74	107	12		265	107	372	21 33	5 35	26 68		
Généailles.	2	122			2	122	124	0 40	23 05	23 45		
Sciots.	3	3,253			3,253		3,253	65 06	65 06			
Resine.	10	121			2,163	121	2,284	108 64	9 05	114 99		
Sel.	5,492	138	6,056		11,551	138	11,715	1,547 67	7 49	1,555 16		
Pierre, pour la taille.	547	339			2,669	307	5,676	103 22	451 05	554 27		
do ouvrée.	153	1			200	1	201	10 60	0 20	10 80		
do impropre à la taille, non ouvrée.	60	10,945			60	10,945	11,005	1 20	258 00	259 20		
Graines, de toutes sortes.	1,709	275	100		1,809	275	2,084	85 43	15 26	100 69		
Montons.	1	164			1	164	165	0 06	13 14	13 20		
Cendres de soude.	588	44	916		1,555	44	1,599	297 62	2 35	299 97		
Acier.	146	22	1		147	22	169	21 72	0 87	22 59		
Sucres.	4,133	14	255		5,985	14	5,999	929 27	1 90	931 17		
Spiritueux, bière, etc.	499	279	297		796	279	1,075	145 01	53 70	198 71		
Tabcac, brut.	21	1			25	1	25	0 20	0 20			
Suif.	93		10		107		108	14 43	0 15	14 58		
Étain.	460	10			470	10	563	88 51	10 20	98 71		
Térébenthine.	18	18	10		129	18	139	6 88	0 90	7 78		
Blé.	4,006	4,006	6		21,899	4,006	25,905	438 65	80 12	618 77		
Blanc de plomb.	1	1			148	1	149	28 49	0 20	28 69		
Blanc de céruse.	670	2	23		701	2	701	139 59	0 10	139 69		
Laine.	21	5			26	5	26	3 15	0 75	3 90		
Tous autres effets et marchandises non énumérés.	6,888	3,805	991	270	8,520	300	12,963	1,385 04	671 93	2,056 97		
Écorce.	289	29			308	29	354	30 14	5 96	36 10		
Barils, vides.	800		2		800		800	1 40	76 37	77 77		
Courbes pour bâtiments.												
Flottes.												

N° (A) 10.—TABLEAU GÉNÉRAL indiquant la quantité de chaque article transporté, etc.—Suite.

ARTICLES.	De ports du Canada à des ports du Canada.		De ports américains à des ports américains.		De ports américains à des ports du Canada.		Tonneaux.		Total, tonneaux.	Montant des péages — Montée.	Montant des péages — Descente.	Montant total des péages.
	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.				
Bois de chauffage, sur navires do en radeaux.	5,832	6,331	600		114	5,832	7,045		12,877	108 75	172 42	281 17
Cercles.						1			1	0 10		0 10
Echalas à houblon.												
Bois de service, soie, sur nav. do en rad.	20,557	16,243	547	2,197	21,104	18,440	176		39,544	570 59	695 70	1,266 29
Mâts, espars et poteaux de télégraphie, sur navires.									176		7 88	7 88
Mâts, espars et poteaux de télégraphie, en radeaux.	1,929	17,088			1,929				17,088	38 49	427 20	427 20
Liens de ch. de fer, sur nav. do en rad.	42	20,715			42	20,715	24		20,757	1 00	472 90	473 90
Billots de sciage.	20	24			20	24			44	4 88	4 13	9 01
Bardoux.												
Piquets et perches pour clôtures, sur navires.												
Piquets et perches pour clôtures, en radeaux.	10				10				10	0 25		0 25
Bois de const., carré, sur nav. do en rad.	198	1,254			198	1,254			1,452	4 36	18 19	22 55
Traverses do en rad.	1,011	9,646			1,011	9,646			10,657	25 50	244 25	269 75
Articles en bois et bois en partie fabriqué.	105	27							105	35 00	6 00	41 00
Total, fret payant péages	151,672	247,462	11,032	3,253	11,029	174,768	349,808		524,571	13,616 47	29,101 99	42,718 46
<i>Articles en franchise ayant payés péages sur le canal Welland.</i>												
Tous autres produits, anim'x. do légumes.	14								14			
Cendre do légumes.	66				4				70			
Ciment et chaux hydraulique.	932								932			
Mais.	139,673				5,232				144,905			

Poisson.	49								49			
Fleur de farine.	3,065								3,065			
Moutures.	1								1			
Verrerie.	1								1			
Chevaux.	3								3			
Fer, tout autre.	2								2			
Minéral de fer.	3								3			
Vianades, toutes sortes.	222								222			
Avoine.	479								479			
Huile.	6								6			
Tourteaux oléagineux.	2								2			
Lard.	221								221			
Seigle.	1,120								1,120			
Graines de toutes sortes.	2								2			
Sulf.	54								54			
Bé.	75,515								75,515			
Whisky et autres spiritueux.	143								143			
Marchandises.	3,269								3,269			
Bois de service, sur navires.	64								64			
en radeaux.	360								360			
Articles de sciage, en radeaux.	1								1			
Houille, en franchise, par A. du C.	63,416								63,416			
Argile, chaux et sable, en franchise, par A. du C.	502								502			
Pierre, pour la taille, en franchise, par A. du C.	900								900			
Pierre, non ouvrée, en franchise, par A. du C.	1,926								1,926			
Oryzoïthe, en fr., ayant payé pleins péages sur le canal Rideau.	817								817			
Grand total, fret	216,557	476,196	11,032	3,253	102,264	270,075	583,778		853,853			
Total, péages sur navires... passagers... \$11,058 63 articles en franchise. Amendes et dommages... 386 50 Quaiage et emmagasinage... 4,711 50 Autres recettes... 11,522 36												
Revenu total, à part les loyers de chutes d'eau										23,179 32	37,540 98	77,290 66

B. H. TEAKLES,
Premier commis, revenu des canaux.

N° (A) 11—TABLEAU GÉNÉRAL indiquant la quantité de chaque article transporté, etc.—*Fin.*

ARTICLES.	De ports du Canada à des ports américains.		De ports américains à des ports américains.		De ports américains à des ports du Canada.		Tonneaux.		Total, tonneaux.	Montant des péages. Montée.	Montant des péages. Descente.	Montant total des péages.
	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.				
Bois de chauffage, sur navires en radeaux.												
Cercles.												
Echalas à houblon												
Bois de serv., scié, sur navires en radeaux	82	25	228	1,600			310	1,625	1,935	27 60	242 25	269 85
Mâts, espars et poteaux de télégraphie, sur navires												
Mâts, espars et poteaux de télégraphie, en radeaux.												
Liens de ch. de fer, sur navires												
" de fer, sur navires en radeaux												
Billots de sciage en radeaux												
Douves et fonds, barils.												
" pipes												
" Indes occid.												
Douves, saloirs.												
Piquets et perches pour clôtures, sur navires.												
Piquets et perches pour clôtures, en radeaux.												
Bois de const., carré, sur nav.												
" en rad.												
Traverses.												
Articles en bois et bois en partie fabriqué	66	7					66	7	73	27 20	2 00	29 20
Total, fret payant péages.	43,907	102,918	9,785	1,622			53,692	181,352	235,044	8,846 30	23,675 67	32,521 97
<i>Articles en franchise ayant payé pleins péages sur le canal Welland.</i>												
Produits agricoles, animaux.												
" légumes.												
Articles en bois et bois en partie fabriqué	14	1										
Total, fret payant péages.	14	1					14	1	14			

Cendres.													
Mais.	66												
Poisson	184,966												
Fleur de farine.	49												
Meubles.	3,065												
Verrierie	1												
Chevaux.	1												
Bois de serv., scié, sur navires	3,195												
en radeaux	384												
Marchandises.	222												
Avoine.	142												
Tourteaux oléagineux.	479												
Huile, en barils.	2												
Lard	221												
Seigle	1,120												
Grammes, de toutes sortes.	2												
Suif	54												
Riz.	75,515												
Whisky, etc.	21												
Articles en bois	1												
Houille, en fr., arrêté du conseil	6,538												
Cryolithe, en fr., ayant payé pleins péages sur le c. Rid.													
Grand total, fret.	50,445	323,265	9,805	1,622			817						
Total des péages sur navires passagers.										4,481 37	4,487 80	8,969 17	
" marchandises en franchise.										295 50	1,717 95	2,013 45	
Total des péages.										13,623 17	29,881 42	43,504 59	

B. H. TEAKLIBS,
Premier commis, revenu des canaux.

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
OTTAWA, 27 février 1891.

N° (A) 12.—TABLEAU indiquant la quantité de chaque article transporté sur les canaux du Saint-Laurent, et le montant du revenu perçu pendant la saison de navigation de 1890.

Articles.	De ports du Canada à des ports du Canada.		De ports du Canada à des ports américains.		De ports américains à des ports américains.		De ports américains à des ports du Canada.		Tonneaux.		Total, tonneaux.	Montant des péages Montée.	Montant des péages Descente.	Montant total des péages.
	Montée.	Des-cente.	Montée.	Des-cente.	Montée.	Des-cente.	Montée.	Des-cente.	Montée.	Des-cente.				
Alcalis, potasse et perlasse.									10		10	1 00		1 00
Pommes.	43	152			10				46		198	4 46		11 10
Produits agricoles, non énumérés, légumes.	1,144	388			3				152		1,532	44 78		59 37
Produits agricoles, non énumérés, animaux.	117	240					20		388		377	10 88		20 68
Instruments aratoires.	101	4							240		105	14 47		14 72
Orges.	157	495			1				4		105	0 25		0 25
Bricks.	9,816	331	720	164	202		161		158		11,230	3 76		13 06
Os.		25							10,899		189	413 19		23 30
Soufre	200						88		189		288	22 83		24 26
Ciment et chaux hydraulique.	650	242							288		832	63 74		22 83
Argile, chaux et sable.	17,281	6,252	148		1,017		3,541		650		27,222	787 47		1,023 98
Houille.	1,558	1,558			23				20,970		22,015	1,555 37		1,555 37
Maïs.	32	2,854			452				55		3,905	3 31		108 52
Bestiaux.	40	494							40		534	2 32		38 46
Coton, brut.									73		73	11 89		11 89
Faïence et poterie.	73										222	12 05		12 05
Bois de teinture et mat. tinct.	19						203		221		265	17 86		20 85
Poisson.	2	164							2		166	0 20		6 35
Lin et chanvre.	896	22					128		890		1,040	62 08		73 39
Fleur de farine.	134	41							134		175	16 66		3 15
Meubles.	649	160							649		809	10 12		16 19
Gypse.	96	8					13		109		117	17 98		18 43
Verre, de toutes sortes.	412	459			26				488		897	17 48		46 66
Foin, pressé.	2	10							2		12	0 08		0 85
Cochons.	107	260			1				108		370	7 10		23 69
Chevaux.									9		9	0 48		0 48
Peaux vertes et salées, cornes et sabots.									1,467		1,467	206 65		206 65
Glace.														

Fer, chemin de fer.	180	151									160	151		8 99	11 33	20 82
do en gueuse.	241	5							241		241	5		20 08	0 19	0 27
do tout autre.	9,138	2,675	15						9,265		11,940	382 86		103 77	486 63	
Minéral de fer.					57						79					
Cryolithe ou minéral chimiq. et autre minéral, except. le fer.	82	81			3				82		81			7 97	3 95	3 95
Saindoux et huile de saindoux.	101	993							101		986	5 82		38 44	44 26	
Farines, de toutes sortes.	20	17							20		17	1 73		0 66	2 86	
Viandes, autres que le lard.	14								14		14	2 66		0 10	0 10	
Marbre.	1								1		1					
Mélasse.	487	19							988		19	95 77		0 95	96 72	
Cloue.	565	963			481				565		963	94 60		142 75	142 75	
Avoine.	599	2,173							599		2,173	22 66		72 87	95 53	
Huile, en barils.	491	70	39						696		230	62 80		19 50	82 30	
Tourteaux oléagineux.	8				6		41		8		8	0 75		0 75	0 75	
Pois.	1,168	20,676							1,168		20,676	25 43		413 60	439 03	
Pommes de ferre.	7	55	2						18		55	3 96		5 17	10 15	
Lard.	298	149							298		157	28 37		6 22	34 59	
Peinture.	28	134							51		134	5 66		6 70	12 36	
Pois et goudron.	62	107			179				241		107	16 53		5 35	21 88	
Guénilles.		10							3		10	0 65		0 65	0 65	
Seigle.	8	1,424							1,424		3	28 48		28 72	28 72	
Résine.	8	121							2,161		121	108 54		6 05	114 59	
do pour la taille.	2,897	135			21				2,900		161	260 02		7 04	267 06	
do ouverte.	323								2,645		99 62			99 62	9 80	
do impropre à la taille, non ouverte.	149				47				196		196					
Graines, de toutes sortes.	60	10,326							60		10,326	1 20		206 40	207 60	
Moutons.	1,663	232							1,663		232	63 53		8 81	72 34	
Moutons, de toutes sortes.	1	154							1		154	0 06		11 64	11 70	
Cendres de soude.	79	43			51				130		43	12 63		2 15	14 78	
Acier.	11	22							11		22	0 87		0 87	0 87	
Sucre.	825	16			1,897				2,422		6	216 69		0 30	216 99	
Spirliteux, bière, etc.	820	14			3				320		14	49 81		0 70	50 51	
Tabac, brut.	21								24		24	2 14		2 14	2 14	
Suif.					14				15		15	0 63		0 63	0 63	
Étain.	123	56							123		56	2 80		2 80	2 80	
Térébenthine.	18	18			102				104		18	5 48		0 90	6 38	
Blé.	21,899	569							21,899		569	488 65		11 38	450 03	
Blanc de plomb.	12				6				18		12	2 49		2 49	2 49	
Blanc de céruse.	12	2							2		14	0 10		0 10	0 10	
Laine.																
Tous autres effets et marchandises non énumérés.	2,915	1,240	2	270	686	300			3,608		1,875	402 69		158 33	561 02	
Écorce.	184	10			67				253		27	2 30		2 30	2 30	
Barils, vides.	800	4,364							800		4,364	1 40		76 37	77 77	
Courbes pour bâtiments.	5,832	6,331							5,832		6,331	108 75		172 42	281 17	
Bois de chauffage, sur navires.					600						114					

N^o (A) 12.—TABLEAU GÉNÉRAL indiquant la quantité de chaque article transporté, etc.—Fin.

ARTICLES.	De ports du Canada à des ports du Canada.		De ports américains à des ports américains.		De ports du Canada à des ports américains.		De ports américains à des ports du Canada.		Tonneaux.		Total, tonneaux.	Montant des péages, Montée.	Montant des péages, Descente.	Montant total des péages.
	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.				
Bois de chauffage, en radeaux														
Cercles														
Echalas à houblon														
Bois de service, scié, sur nav.	20,475	16,218	319	597										
“ “ en rad.	176								20,794	16,815	37,609	542 99	453 45	996 44
Mâts, espars et poteaux de télégraphe, sur navires.									176		176		7 88	7 88
Mâts, espars et poteaux de télégraphe, en radeaux.	1,929	17,088							1,929	17,088	17,088		427 20	427 20
Lions de ch. de fer, sur navir.	42	20,715							42	20,715	20,757	1 00	472 90	475 90
Billots de sciage														
Douves et fonds, barils,														
“ “ pipes,														
“ “ Indes Occid.														
Douves, saloirs.	20	24							20	24	44	4 88	4 13	9 01
Bardeaux.														
Poteaux et perches de clôtures, sur navires														
Poteaux et perches de clôtures, en radeaux.	10	1,254							10	1,254	1,452	0 25	18 19	22 55
Bois de const., carré, sur nav.	198	9,646							198	9,646	10,687	4 36	244 25	269 75
“ “ en rad.	1,011	10,354							1,011	10,354	10,384	25 50	26 95	26 95
Traverses.														
Articles en bois et bois en partie fabriqués.	39	20							39	20	59	7 80	4 00	11 80
Total, fret payant péages.	107,765	144,544	1,247	1,631	1,035	2,065	11,029	20,211	121,076	168,451	289,527	4,771 77	5,424 72	10,196 49
Articles en franchise pour la construction d'un canal, par arrêté en conseil, 1884.—														
Welland.														
Maïs		4,707			80									
Houille en franch. par A. du C.		56,878						30,242	87,200	5,107	5,107			87,200

Articles en franchise pour la construction d'un canal, par arrêté en conseil, 1884.—	Total des péages sur navires		Total des péages sur passagers.		Total des péages sur articles en franchise.		Total, péages.
	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	
Ciment et chaux hydraulique.							
Houille	932	385			932	385	1,317
Argile, chaux et sable.	502				502		502
Fer, tout autre			80		80		80
Marchandises	1	2					3
Pierre, non ouvrée	1,926	360			1,926	360	2,286
Bois de service, carré, sur nav.	360	74			360	74	434
Bois de service, scié	64	900			64	900	964
Pierre, pour la taille.	900				900		900
Mineral de f. en fr. ayant payé pleins péages s. le c. Rideau	3				3		3
Fret—grand total.	166,112	152,931	1,247	1,631	1,115	2,065	41,351
					20,611	209,825	177,288
					4,365 63	1,562 37	5,928 00
					420 35	670 87	1,091 22
					9,557 75	7,657 96	17,215 71

B. H. TEAKLES,
Premier commis, revenu des canaux.

DÉPARTEMENT DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
OTTAWA, 27 février 1891.

N° (A) 13.—TABLEAU GÉNÉRAL indiquant la quantité de chaque article transporté sur les canaux de l'Ontawa, et le montant du revenu perçu pendant la saison de navigation, 1890.

ARTICLES.	De ports du Canada à des ports du Canada.		De ports du Canada à des ports américains.		De ports américains à des ports américains.		De ports américains à des ports du Canada.		Total, tonneaux.	Montant des péages. \$ cts.
	Montée.	Des-cente.	Montée.	Des-cente.	Montée.	Des-cente.	Montée.	Des-cente.		
Alcalis, potasse et perlasse.		11							11	2 09
Pommes.	16	78					15	78	93	5 20
Produits agricoles, non énumérés, légumes annuels.	15	61					13	61	74	4 72
.....	33	1,253					33	1,253	1,286	105 12
Instruments aratoires.	18	18							18	2 74
Orge.	119	119							119	10 22
Briques.	120	23							120	6 30
Os.	23								23	2 04
Soufre.		62							62	6 06
Ciment et chaux hydraulique.		7,652							7,652	203 39
Argile, chaux et sable.		40							40	2 00
Houille.										
Mais.										
Besclaux.	1	648					1	648	649	42 02
Coton, brut.	3	7					3	7	10	1 48
Faïence et poterie.										
Bois de teinture et matières tinctoriales.										
Poisson.	4						4		4	0 04
Lin et chanvre.	9	10					9	10	19	1 40
Farine.	20						8		28	3 64
Meubles.										
Gypse.	4						4		7	0 77
Verre, de toutes sortes.										
Foin, pressé.	12	413					12	413	413	38 01
Océans.	15	167					15	167	182	0 72
Chevaux.		27							27	10 97
Peaux vertes et salées, cornes et sabots.										
Glace.										
Fer, chemin de fer.										
" " en gueuse.										

" tout autre.	12	28								28	2 41
Minerai de fer.		1,905							1,905	75 25	
Cryolithe ou min. chim., et autre min. except. le fer.	2	7					2	7	9	0 53	
Saïndoux et huile de saïndoux.	4	13					4	13	17	1 30	
Farines de toutes sortes.	2	10					2	10	12	1 02	
Viandes, autres que le lard.											
Maigre.											
Manille.	17	8					17	8	25	2 52	
Mélasse.	19	12					19	12	31	2 92	
Clous.	2	1,376					2	1,376	1,378	102 57	
Avoné.	29	5					29	5	34	2 50	
Huile, en barils.											
Tourteaux oléagineux.		1,363							1,363	99 45	
Pois.	11	655					11	655	666	51 62	
Pommes de terre.	30	6					30	6	36	1 00	
Lard.	1						1		2	0 24	
Peinture.											
Poix et gondron.											
Guânilles.											
Seigle.											
Résine.	5						5		5	0 57	
Sel.											
Pierre, pour la taille.											
" " ouvrée.											
" " impropre à la taille, non ouvrée.											
Graines, de toutes sortes.	19						19		19	1 86	
Mouton.	325						325		325	23 27	
Cendres de soude.	1						1		1	0 19	
Acier.	1						1		1	0 05	
Sucre.	25	28					25	28	53	4 39	
Spiritueux, bière, etc.	21	1					21	1	22	1 43	
Tabac, brut.											
Sulf.	9	3					9	3	12	0 10	
Étain.	1						1		1	0 05	
Térébenthine.											
Blé.		44						44	44	4 32	
Blanc de plomb.											
Blanc de céruse.											
Leine.	3						3		3	0 15	
Tous autres effets et marchandises non énumérés.	93	419					93	419	512	71 76	
Bois.	15	15					15	15	15	1 47	
Barils, vides.	91						91		91	11 50	
Corbes pour navires.											
Flottes.	20	9,170					20	9,170	9,190	84 16	
Bois de chauffage, sur navires.	105	45,805					105	46,462	46,567	1,899 16	
" " en radeaux.								480	480	25 47	
Cercles.											
Échelles à houblon.											
Bois de service, scié, sur navires.	14	418,495					14	530,761	530,775	40,126 91	
" " en radeaux.								301	301	5 03	

N° (A) 13.—TABLEAU GÉNÉRAL indiquant la quantité de chaque article transporté, etc.—*Fin.*

Articles.	De ports du Canada à des ports du Canada.		De ports américains à des ports américains.		De ports américains à des ports du Canada.		Tonneaux.		Total, tonneaux.	Montant des péages, \$ cts.
	Montée.	Des-cente.	Montée.	Des-cente.	Montée.	Des-cente.	Montée.	Des-cente.		
Mâts, espars et poteaux de télégraphe, sur navires.		321						321	321	10 71
“ “ “ “ en radeaux.										
Traverses de chemins de fer, sur navires.		995		595				1,590	1,590	337 63
“ “ “ “ en radeaux.										
Billots de sciage.										
Douves et fondés, barils.										
“ “ pipes.										
“ “ Indes Occidentales.										
Douvers, saloirs.	2	367		49			2	416	416	299 41
Co Bardeaux.		1						1	1	1 76
Piquets et perches pour clôtures, sur navires.										
“ “ “ “ en radeaux.		290						290	290	7 85
Bois de construction, carré, sur navires.		1,370						1,370	1,370	23 63
“ “ “ “ en radeaux.		200						200	200	1 08
Traverses.	6	49					6	49	55	45 49
Articles en bois et bois en partie fabriqué.										
Total, fret payant péages.	527	494,581	8	113,567			535	608,148	608,683	43,791 37
<i>En franchise, par arrêté du conseil.</i>										
Bois de chauffage.		10,150						10,150	10,150	
Flottes.		11,126						11,126	11,126	
Bois de service, scié, en radeaux.		1,273						1,273	1,273	
Mâts et espars.		10						10	10	
Liens de chemins de fer, en radeaux.		3,525						3,525	3,525	
Billots de sciage.		13,872						13,872	13,872	
Bardeaux.		6						6	6	
Piquets et perches, etc., en radeaux.		10						10	10	
Bois de construction, carré.		2,460						2,460	2,460	
Articles en bois.		240						240	240	
Grand total, fret.	527	537,253	8	113,567			535	650,820	651,355	

Total, péages sur navires.	4,262 48
“ “ passagers.	172 51
“ “ articles en franchise.	\$732 55
Quaiage et emmagasinage.	8 00
Amendes et dommages.	18 00
Autres recettes.	
Revenu total, à part les chutes d'eau.	48,252 36

B. H. TEAKLES,
Premier commis, revenu des canaux.

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
OTTAWA, 27 février 1891.

N° (A) 14.—TABLEAU GÉNÉRAL indiquant la quantité de chaque article transporté, etc.—*Fin.*

Articles.	De ports du Canada à des ports du Canada.		De ports américains à des ports américains.		De ports américains à des ports du Canada.		Tonneaux.		Montant des péages. \$ cts.
	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	
Mâts, espars et poteaux de télégraphe, sur navires.									
Liens de chemins de fer, sur navires.	910						1,558		124 32
Billots de soage.									
Douves et fonds, barils.									
“ pipes									
“ Indes Occidentales.									
Douves, saloirs.	88						135		35 44
Bordeaux.									
Total, fret payant péages.	7,680	4,118	85,113	6,085			92,793	109,070	15,703 90
Houille, en franchise, par arrêté du conseil.	544						544		
Grand total, fret.	8,224	4,118	84,113	6,085			93,337	109,070	202,407
Total des péages sur navires.	2,406 79								
“ passagers.	60 31								
“ marchandises en franchise.	\$48 84								
Ainendes et dommages.	13 75								
Revenu total, à part les loyers des chutes d'eau.	18,184 75								

B. H. TEAKLES,
Premier commis, revenu des canaux.

ANNEXE A—Suite.

N° (A) 15.—TABLEAU GÉNÉRAL indiquant la quantité de chaque article transporté sur le canal Rideau, et le montant du revenu perçu pendant la saison de navigation de 1890.

ARTICLES.	De ports du Canada à des ports du Canada.		De ports américains à des ports américains.		De ports américains à des ports du Canada.		Tonneaux.		Montant des péages. \$ cts.
	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	
Alcalis, potasse et perlasse.....	1	20					1	20	3 03
Pommes.....	41	65					41	65	2 50
Produits agricoles non énumérés, légumes.....	25	32					25	32	1 84
Produits agricoles non énumérés, animaux.....	144	335					144	335	13 96
Instruments aratoires.....	51	138					51	138	20 18
Orge.....	101	101					101	101	2 37
Briques.....	24	17					24	17	1 51
Os.....	2	31					2	31	1 27
Soufre.....									
Ciment et chaux hydraulique.....	85	17					85	17	3 01
Argile, chaux et sable.....	419	2					419	2	9 96
Houille.....		10,916						10,916	463 98
Mais.....	1	34					1	34	1 08
Bestiaux.....	4	7					4	7	0 83
Ooton, brut.....									
Faence et poterie.....	31	20					31	20	4 93
Bois de teinture et matières tinctoriales.....		1						1	0 09
Piccion.....	113						113		2 76
Lin et chanvre.....									
Fleur de farine.....	79	408					79	408	13 22
Meubles.....	26	40					26	40	6 56
Gypse.....									
Verre, de toutes sortes.....	46	2					46	2	4 43
Foin, pressé.....	497	5					497	5	11 89
Cochons.....	1	1					1	1	0 03
Chevaux.....	10	7					10	7	0 50
Peaux vertes et salées, cornes et sabots.....	3						3		0 09
Glace.....									
Fer, chemin de fer.....									
“ en guise.....	92						92		2 29

ARTICLES.	De ports du Canada.		De ports américains.		De ports américains à des ports américains.		De ports américains à des ports du Canada.		Tonneaux.		Montant des péages.
	Montée.	Des-cente.	Montée.	Des-cente.	Montée.	Des-cente.	Montée.	Des-cente.	Montée.	Des-cente.	
Fer, tout autre.	297	43							297	43	\$ 10 24
Minerai de fer.											
Cryolithe ou min chim, et autre min., excepté le fer.	745	2,312							745	2,312	152 50
Saindoux et huile de saindoux.	25								25		25
Farines, de toutes sortes.	28	20							28	20	1 38
Vianades, autres que le lard.	15	5							15	5	0 55
Marbre.											
Mélasse.	116	13							116	13	11 42
Clous.	292	3							292	3	26 62
Avoine.	30	61							30	61	2 81
Huile, en barils.	84	135							84	135	219
Tourteaux oléagineux.	5								5		5
Pois.	61	15							61	15	0 13
Pommes de terre.	45	67							45	67	1 83
Lard.	137	35							137	35	3 15
Peinture.	22								22		4 72
Poix et goudron.	25	1							25	1	2 24
Guénilles.	2	5							2	5	2 28
Seigle.	101	6							101	6	0 81
Résine.	1								1		2 64
Sel.	958	110							958	110	2 64
Pierre, pour la taille	17	77							17	77	0 09
“ ouvrée.	1	1							1	1	4 22
“ impropre à la taille, non ouvrée.											0 27
Graines, de toutes sortes.	5	0							5	0	0 38
Moutons.	5	2							5	2	0 20
Cendres de soude.	25								25		2 31
Acier.	28								28		1 49
Sucre.	250	71							250	71	31 66
Spiritueux, bière, etc.	102	54							102	54	17 26
Tabac, brut.	1								1		0 07
Sulf.	2								2		0 06
Étain.	19								19		1 79
Térébenthine.	1								1		0 09

Blé.	7	184							7	184	4 69
Blanc de plomb.	18	1							18	1	1 80
Blanc de céruse.	28								28		2 67
Laine.	2	2							2	2	0 14
Tous autres effets et marchandises non énumérés.	547	380							547	380	98 48
Barils, vides	40	45							40	45	6 21
Courbes pour bâtiments.	2,118	360							2,118	360	43 93
Flottes.	11,520	704							11,520	704	207 88
Bois de chauffage, sur navires											
“ en radeaux.											
Cercles.											
Echelles à houblon.	26,326	6,206							26,326	6,206	2,147 40
Bois de services, scié, sur navires	88	4							88	4	9 63
Mâts, espars et poteaux de télégraphie, sur navires.											
“ en radeaux.											
Traverses de chemins de fer, sur navires	94								94		10 00
“ en radeaux.											
Billots de sciage.	5,399								5,399		623 67
Bardeaux.	1,211								1,211		128 62
Piquets et perches pour clôtures, sur navires.	199	167							199	167	8 61
“ en radeaux.	128	48							128	48	93 18
Bois de construction, carré, sur navires.	30								30		4 61
“ en radeaux.											
Bois de construction, carré, sur navires.	20	20							20	20	0 13
“ en radeaux.											
Traverses.	500	20							500	20	0 78
Arçades en bois et bois en partie fabriqués.	1,205	5							1,205	5	28 22
Total, fret payant péages.	54,721	23,289							60,787	23,289	4,356 98
Houille, en franchise, par arrêté du conseil.	4,373								4,373		
Bois de chauffage, en franchise, par arrêté du conseil.	22,125	3,000							22,125	3,000	
Grand total, fret.	81,219	26,289							87,285	26,289	

Total des péages sur navires.....
 “ passagers.....
 “ houille, en fr., \$116.76; bois de chauff... \$418 75
 Quaiage et emmagasinage.....
 Amendes et dommages.....
 Autres recettes.....

Revenu total, à part les loyers de chutes d'eau.....

B. H. TEAKLES,
Premier commis, revenu des canaux.

ANNEXE A—Suite.

N° (A) 16—TABLEAU GÉNÉRAL indiquant la quantité de chaque article transporté sur le canal Saint-Pierre, et le montant du revenu perçu pendant la saison de navigation de 1890.

Articles.	De ports du Canada à des ports du Canada.		De ports du Canada à des ports américains.		De ports américains à des ports américains.		De ports américains à des ports du Canada.		Tonneaux.		Total, tonneaux.	Montant des péages.
	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.		
Poisson.....	140	674							140	674	814	\$ 8 14
Fleur de farine.....	1,126	503							1,126	503	1,629	16 29
Houille.....	1,181	17,172							1,181	17,172	18,353	183 53
Bois de service.....	1,086	1,481							1,086	1,481	2,567	25 67
Autres produits agricoles.....	1,816	6,187							1,816	6,187	8,003	80 03
Autres marchandises.....	540	325							540	325	865	8 65
Total, fret payant péages.....	5,889	26,342							5,889	26,342	32,231	322 31
Péages sur navires.....												1,419 70
Autres recettes.....												177 91
Revenu total.....												1,919 92

B. H. TEAKLES,
Premier commis, revenu des canaux.

DÉPARTEMENT DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
OTTAWA, 27 février 1891.

ANNEXE A—Suite.

N° (A) 17.—TABLEAU GÉNÉRAL indiquant la quantité de chaque article transporté sur le canal de la vallée de la Trent, et le montant du revenu perçu durant la saison de navigation de 1890.

Articles.	De ports du Canada à des ports du Canada.		De ports américains à des ports américains.		De ports américains à des ports américains à des ports du Canada.		Tonneaux.		Total, tonneaux.	Montant total des péages. \$ cts.
	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.		
Alcalis, potasse et perlasse										
Pommes										
Produits agricoles non énumérés, légumes.										
Produits agricoles non énumérés, animaux										
Instruments aratoires										
Orge		27						27		0 76
Briques										
Os										
Soufre										
Ciment et chaux hydraulique										
Argile, chaux et sable										
Houille										
Mais										
Bestiaux										
Coton, brut										
Faïence et poterie										
Bois de teinture et matières tinctoriales										
Poisson										
Lin et chanvre										
Fleur de farine		8						8		0 43
Meubles										
Gypse										
Verre, de toutes sortes										
Foin, pressé										
Cochons										
Chevaux										
Peaux vertes et salées, cornes et sabots										
Glace										
Fer, chemin de fer.										
“ en gueuse.										

N° (A) 17.—TABLEAU GÉNÉRAL indiquant la quantité de chaque article transporté, etc.—Fin.

Articles.	De ports du Canada à des ports américains.		De ports américains à des ports américains.		De ports américains à des ports du Canada.		Tonneaux.		Total, tonneaux.	Montant total des péages. \$ cts.
	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.		
Fer, tout autre.....										
Minéral de fer.....										
Cryolithe, min. chim. et autres min., excepté le fer.....										
Saindoux et huile de saindoux.....										
Farines, de toutes sortes.....										
Vianades, autres que le lard.....										
Marbre.....										
Manille.....										
Mélasses.....										
Clous.....										
Avoine.....										
Huile, en barils.....										
Tourteaux oléagineux.....										
Pois.....										
Pommes de terre.....										
Lard.....										
Peinture.....										
Poix et goudron.....										
Généralités.....										
Ségale.....										
Résine.....										
Sel.....										
Pierre, pour la taille.....										
" ouvrée.....										
" impropre à la taille, non ouvrée.....	420						420		420	1 96
Graines, de toutes sortes.....										
Moutons.....										
Cendre de soude.....										
Acier.....										
Sucre.....										
Spiritueux, bière, etc.....										
Tabac, brut.....										
Sulf.....										
Blain.....										

Térébenthine.....											
Blé.....											
Bianc de plomb.....											
Bianc de céruse.....											
Laine.....	78	95					78	95	168	5 02	
Tous autres effets et marchandises non énumérés.....	34						34		34	1 31	
Ecorce.....											
Barils, vides.....											
Courbes pour bâtiments.....	40	220					40	220	260	3 13	
Flottes.....	16,986	867					16,986	867	17,853	180 13	
Bois de chauffage, sur navires.....											
" en radeaux.....	184	163					184	163	347	5 93	
Cercles.....											
Echelles à houbion.....											
Bois de service, scié, sur navires.....	184						184				
" en radeaux.....	434						434		484	4 90	
Mâts, espars et poteaux de télégraphe, sur navires.....	34						34		34	3 61	
" en radeaux.....	113						113		113	4 50	
Liens de chemins de fer, sur navires.....	231	19					231	19	250	9 34	
" en radeaux.....	1,924	202					1,924	202	2,126	18 41	
Billots de sciage.....											
Douves et fonds, barils.....											
" pipes.....											
" Indes occidentales.....											
Douves, saïors.....	209	6					209	6	215	18 70	
Bardeaux.....	5						5		5	0 38	
Piquets et perches pour clôtures, sur navires.....											
" en radeaux.....											
Bois de construction, carré, sur navires.....	1,375	575					1,375	575	1,950	21 25	
" en radeaux.....	200	200					200	200	400	2 00	
Traverses.....											
Articles en bois et bois en partie fabriqués.....											
Total, fret payant péages.....	22,297	2,382					22,297	2,382	24,679	281 76	
Total des péages sur navires.....										346 10	
" passagers.....										81 08	
Revenu total, à part les loyers de chutes d'eau.....										708 94	

B. H. TEAKLES,
Premier commis, revenu des canaux.

ANNEXE A—Suite.

N° (A) 18.—TABLEAU GÉNÉRAL indiquant la quantité de chaque article transporté sur le canal Murray et le montant du revenu perçu pendant la saison de navigation de 1890.

ARTICLES.	De ports du Canada à des ports américains.		De ports américains à des ports américains.		De ports américains à des ports du Canada.		Tonneaux.		Montant des péages. \$ cts.
	Montée.	Des-cente.	Montée.	Des-centage.	Montée.	Des-centage.	Montée.	Des-centage.	
Alcalis, potasse et perlasse	5				5		5		0 15
Pommes	600	108			269		869	108	17 82
Produits agricoles, non énumérés, légumes animaux	5	11					5	11	0 32
Orge	378				692		4		0 08
Ciment et chaux hydraulique	6						6		20 08
Argile, chaux et sable	2	25					2	25	0 12
Coton, brut	1	1					1	1	0 02
Faïence et poterie	6					3	6	3	0 24
Poisson	22						22		0 43
Fleur de farine	8	52					8	52	1 15
Meubles	12	19			4		17	21	1 08
Verre, de toutes sortes	17	1					17	1	0 46
Chevaux	17	6			17		34	8	0 86
Peaux vertes et salées, cornes et sabots	6						6		0 04
Glace	60	280			4,293		4,293	60	108 85
Fer, chemin de fer	84						84		5 25
“ en gueneuse	246	6					246	7	1 58
“ tout autre	1	1					1	5	4 78
Saindoux et huile de saindoux	1	1					1	1	0 02
Farines, de toutes sortes	1	1					1	1	0 10
Marbre	4						4		0 08
Manille	3						3		0 08
Clous	304						304		7 63
Huile, en barils	17	80			12		29	153	4 56
Pois	1	65			40		49	65	2 15
Lard	26	3					1	3	0 08
Peinture	400	6					26	6	0 08
Guenilles	257	54					400	54	8 47
Seigle							257		4 82
Sel									
Total									
	4,606	7,896			6,190		10,798	7,985	327 08

Pierre, pour la taille.	181						181		3 40
“ ouvrée	181						181		1 81
Graines, de toutes sortes	1						1		0 02
Cendres de soude	50						50		1 26
Sucres	122						122		3 07
Spiritueux, bière, etc.	52	6					52	6	1 50
Tobac, brut	8				3		8	3	0 06
Etain	384						384		0 22
Ble	32						32		0 97
Blanc de plomb	77						77		384
Blanc de céruse	2						2		0 81
Laine	586	4					590	4	1 93
Tous autres effets et marchandises non énumérés	744	92	45				631	94	18 29
Barils, vides	6						6		0 25
Bois de chauffage, sur navires	64	195					259	6	7 84
Bois de service, scié, sur navires	116	441					505	116	6 95
Bois de service, en radeaux	28						28		0 18
Mâts, espars et poteaux de télégraphe, sur navires									
“ en radeaux									
Traverses de chemins de fer, sur navires	153						153		1 53
“ en radeaux									
Billots de sciage									
Donves et fonds de barils									
“ pipes									
“ Indes occidentales	8						8		0 15
Donves, saloins	12						12		1 93
Bardeaux		13					13		0 33
Piquets et perches pour clôtures, sur navires		7					7		0 33
“ en radeaux									
Bois de construction, carré, sur navires	40	6,500					40	6,500	81 75
“ en radeaux									
Traverses		1						1	0 05
Articles en bois et bois en partie fabriqué									
Total du fret payant péages	4,606	7,896	6,190				10,798	7,985	327 08
Total des péages sur navires							91		245 98
do passagers									133 97
Domnages									38 16
Revenu total, à part les loyers de chutes d'eau									745 19

B. H. TEAKLES,
Premier commis, revenu des canaux.

ANNEXE SUPPLÉ

N° (A) 19.—MOUVEMENT DU TRAFIC SUR LES CANAUX SOUS-

Articles.	Canal Welland.		Canaux du Saint-Laurent.		Canal Chamblay.	
	Péages.	Tonneaux.	Péages.	Tonneaux.	Péages.	Tonneaux.
<i>Classe n° 1.</i>		\$ cts.		\$ cts.		\$ cts.
Navires à vapeur canadiens.....	340,703	4,041 47	731,967	4,184 96	77,722	234 57
Navires à vapeur américains.....	401,406	6,024 17	20,017	140 35	1,973	25 93
Voiliers canadiens.....	275,118	5,530 18	926,601	10,118 61	56,776	930 23
Voiliers américains.....	105,242	2,358 68	62,862	453 25	95,276	1,216 06
Total, classe n° 1.....	1,122,469	17,954 50	1,741,447	14,897 17	231,747	2,406 79
<i>Classe n° 2.</i>	Nombre.		Nombre.		Nombre.	
Passagers.....	23,704	361 65	61,707	3,104 67	3,598	60 31
<i>Classe n° 3.</i>	Tonneaux.		Tonneaux.		Tonneaux.	
Briques.....	335	35 43	11,651	499 64	185	16 84
Soufre.....	736	110 40	288	22 83	188	33 62
Ciment et chaux hydraulique.....	87	11 82	2,802	373 81	105	10 50
Argile, chaux et sable.....	472	45 19	28,451	1,208 33	4,997	518 14
Poisson.....	223	35 65	408	41 80		
Gypse.....			809	16 19		
Fer, chemin de fer.....			20,378	3,027 37		
“ en gueuse.....	36	4 62	3,249	470 46		
“ tout autre.....	717	105 49	14,334	845 73		
Sel.....	1,027	187 53	11,715	1,555 16	703	66 58
Acier.....			169	22 59		
Pierre, pour la taille.....	5,761	1,152 20	5,676	554 27	2,179	213 76
Pommes.....	150	7 79	2,583	368 85	420	37 74
Orge.....	10,830	1,950 45	1,569	33 28	496	28 21
Mais.....	327,394	65,478 60	16,815	366 72	7	0 24
Coton, brut.....						
Lain et chanvre.....			168	6 65		
Fleur de farine.....	14,461	2,042 79	3,800	487 39	207	6 90
Poin, pressé.....			897	46 66	1,811	77 75
Farines, de toutes sortes.....	20,708	4,141 35	1,389	97 06	48	1 60
Tourteaux oléagineux.....	2	0 40	8	0 75		
Avoine.....	27,728	5,533 80	4,028	120 66	632	21 11
Pois.....	14	2 80	27,161	545 37	89	2 99
Pommes de terre.....	4	0 26	93	8 17	5	0 30
Seigle.....	1,549	288 40	3,256	65 30		
Graines, de toutes sortes.....	155	30 10	2,084	100 69		
Tabac, brut.....	5	0 75	25	2 29	4	0 27
Blé.....	118,002	22,895 94	25,905	518 77	45	1 50
Tous autres produits agricoles, légumes.....	220	12 93	2,330	179 07		
Os.....	1	0 02	254	34 01		
Bestiaux.....	1	0 02	562	42 66	80	2 58
Cochons.....			51	6 70		
Peaux vertes et salées, cornes et sabots.....	55	8 25	14	1 23		
Chevaux.....	48	2 33	416	30 59	23	0 83
Saindoux et huile de saindoux.....	37	7 30	244	23 23		
Viandes, autres que le lard.....	15	3 00	41	2 99		
Lard.....	328	65 60	650	63 28		
Moutons.....			165	13 20	156	5 20
Suif.....	122	21 00	108	14 58		
Laine.....			26	3 90		
Tous autres produits agricoles, animaux.....	14	2 80	608	55 33		
Total, classe n° 3.....	531,237	104,185 06	195,180	11,877 56	12,380	1,046 66

TAIRE A—Suite.

mentionnés, et montant des péages perçus, etc, 1890.

Canal Murray.		Canaux de l'Ottawa.		Canal Rideau.		Canal St-Pierre.		Canal de la vallée de la Trent	
Ton'x.	Péages.	Ton'x.	Péages.	Ton'x.	Péages.	Ton'x.	Péages.	Ton'x.	Péages.
	\$ cts.		\$ cts.		\$ cts.		\$ cts.		\$ cts.
88,288	202 44	173,448	698 14	62,150	591 52	10,454	209 08	24,419	202 00
85	0 50	231	2 37	1,057	17 51				
12,877	39 76	198,303	2,897 98	72,734	1,009 32	60,531	1,210 62	27,381	144 10
254	3 28	28,257	663 99	4,737	58 54				
101,504	245 98	400,239	4,262 48	140,678	1,676 89	70,985	1,419 70	51,800	346 10
Nomb.		Nombre.		Nombre.		Nombre.		Nombre.	
12,589	133 97	13,298	172 51	3,921	111 34			8,318	81 08
Ton'x.		Ton'x.		Ton'x.		Ton'x.		Ton'x.	
		120	6 90	41	1 51			27	0 76
6	0 12	62	6 06	102	3 01				
27	0 50	7,652	203 99	421	9 96				
22	0 43	4	0 40	113	2 76	814	8 14		
280	5 25								
84	1 58			92	2 29				
253	4 78	35	2 41	340	10 24				
257	4 82	5	0 21	1,068	31 14				
		1	0 05	28	1 49				
181	3 40			94	4 42				
977	17 82	93	5 20	106	2 50				
1,070	20 08	119	10 22	101	2 37				
				35	1 08				
60	1 15	19	1 04	487	13 22	1,629	16 29	43	0 43
		413	38 01	502	11 89				
1	0 02	17	1 30	48	1 38				
				5	0 13				
		1,378	102 57	91	2 81				
		1,363	99 49	76	1 83				
114	2 15	666	51 62	112	3 15				
				107	2 64				
454	8 47	20	1 48	14	0 38				
1	0 02	19	1 86	1	0 07				
3	0 06			191	4 69				
384	0 97	44	4 32						
16	0 32	74	4 72	57	1 84	8,003	80 03		
		23	2 04	33	1 27				
		649	42 02	11	0 33				
		12	0 72	1	0 09				
		27	2 55	3	0 09				
2	0 04	182	10 97	17	0 50				
42	0 86			25	0 82				
6	0 12	9	0 53	20	0 55				
		12	1 02	172	4 72				
4	0 08	36	1 00	7	0 20				
		325	23 27	2	0 06				
		1	0 10	4	0 14				
6	0 12			479	13 96				
4	0 08	1,286	105 12						
4,255	73 26	14,666	731 19	5,006	139 27	10,446	104 46	70	1 19

N° (A) 19.—MOUVEMENT du trafic sur les canaux sous-

Articles.	Canal Welland.		Canaux du Saint-Laurent.		Canal Chamby.	
	Ton'x.	Péages.	Ton'x.	Péages.	Ton'x.	Péages.
<i>Classe n° 4.</i>		\$ cts.		\$ cts.		\$ cts.
Alcalis, potasse et perlasse	71	14 15	78	14 60		
Instruments aratoires			113	16 32	2	0 20
Faïence et poterie	1	0 15	233	43 89	10	1 00
Bois de teinture et matières tinctoriales			241	15 85	95	9 50
Meubles	35	6 10	658	116 41		
Verre, de toutes sortes	26	3 95	631	121 23		
Marbre	4,437	665 55	35	6 86		
Manille	162	24 30	24	4 70		
Mélasses	117	17 55	1,239	153 12	645	64 50
Clous	60	1 95	4,059	648 92		
Huile, en barils	89	3 95	1,692	235 50	168	15 37
Peinture	37	5 70	493	73 96	16	1 60
Poix et goudron	863	123 83	372	26 68	257	25 70
Guénilles			124	23 45		
Résine			2,284	114 99	2,226	220 34
Cendre de soude	993	148 95	1,599	299 97		
Sucres	926	120 58	5,999	931 17	1,203	120 30
Pierre, ouvrée	852	135 06	201	10 80	139	13 90
Étain	1	0 02	563	98 71		
Térébenthine			129	7 78	103	10 30
Blanc de plomb	1	0 20	149	28 69		
Blanc de céruse	1	0 13	701	139 69		
Whisky et tous autres spiritueux	268	52 90	1,075	198 71	1	0 04
Marchandises non énumérées	32,527	4,860 44	12,963	2,056 97	3,969	312 22
Total, classe n° 4.	41,467	6,185 48	35,655	5,388 97	8,834	794 97
<i>Classe n° 5.</i>						
Ecorce						
Barils, vides	183	18 42	354	36 10		
Courbes pour bâtiments						
Flottes			5,164	77 77		
Bois de chauffage, sur navires	14,172	602 25	12,877	281 17	5,153	185 87
do en radeaux						
Bois de service, scié, sur navires	60,383	10,371 02	39,544	1,266 29	83,133	4,875 65
do en radeaux	15	2 03	176	7 88	50	4 00
Cercles			1	0 10		
Liens de chemins de fer, sur navires	57	1 69	1,929	38 49	1,558	124 32
do en radeaux						
Mâts, espars et poteaux de télégraphe, sur navires	1	25				
Mâts, espars et poteaux de télégraphe, en radeaux	26	0 83	17,988	427 20		
Bois de construction, carré, sur navires	73,113	11,073 82	1,452	22 55		
do do en radeaux	17,694	2,651 96	10,657	269 75		
Articles en bois et bois en partie fabriqué	28	11 20	132	41 00		
Bardeaux	14	9 60	44	9 01	135	34 44
Piquets et perches pour clôtures, sur nav.						
do do en rad.			10	0 25		
Billots de sciage	3,844	206 38	20,757	473 90		
Douves et fonds, barils	218	17 40				
do pipes	187	34 80				
do Indes occidentales	36	6 75				
Douves, saloirs			10,354	26 95		
Traverses						
Echalas à houblon						
Total, classe n° 5.	169,971	25,008 40	120,539	2,978 41	90,029	5,224 28

mentionnés, et montant des péages perçus, etc.—*Suite.*

Canal Murray.		Canaux de l'Ottawa.		Canal Rideau.		Canal Saint-Pierre.		Canaux de la vallée de la Trent.	
Tonneaux.	Péages.	Tonneaux.	Péages.	Tonneaux.	Péages.	Tonneaux.	Péages.	Tonneaux.	Péages.
	\$ cts.		\$ cts.		\$ cts.		\$ cts.		\$ cts.
5	0 15	11	2 09	21	3 03				
		18	2 74	189	20 18				
9	0 24	10	1 48	51	4 93				
				1	0 09				
37	1 08	28	3 64	66	6 56				
18	0 46	7	0 77	48	4 43				
4	0 10								
3	0 08								
		25	2 52	129	11 42				
304	7 63	31	2 92	295	26 62				
182	4 56	34	2 50	219	19 92				
26	0 67	2	0 24	22	2 24				
				26	2 23				
6	0 15	3	0 57	7	0 81				
				1	0 09				
50	1 26	1	0 19	25	2 31				
122	3 07	53	4 39	321	31 66				
		3	0 57	2	0 27				
8	0 22	12	0 79	19	1 79				
		1	0 05	1	0 09				
32	0 81			19	1 80				
77	1 93	3	0 15	28	2 67				
58	1 50	22	1 43	156	17 26				
725	18 29	512	71 76	927	98 48	865	8 65	168	5 02
1,666	42 20	776	98 80	2,573	258 93	865	8 65	168	5 02
		15	1 47					34	1 31
6	0 25	91	11 50	85	6 21				
		9,190	84 16	2,478	43 93			260	3 13
939	7 84	46,567	1,899 16	12,224	207 88			17,853	180 13
		480	25 47						
621	6 95	530,775	40,126 91	38,559	2,147 40	2,567	25 67	347	5 93
		301	5 03	92	9 53				
		32	2 87						
153	1 53	1,590	337 63	5,399	623 67			113	4 50
				1,211	128 62			250	9 34
28	0 18	321	10 71					434	4 90
				94	10 00			34	3 61
		290	7 85	40	0 76				
6,540	81 75	1,370	23 63	520	28 75			1,950	21 25
1	0 05	55	45 49	5	0 80				
25	1 93	418	299 41	215	93 18			215	18 70
		1	1 76	30	4 61			5	0 38
7	0 33			1	0 13				
				366	8 61			2,126	18 41
8	0 15								
		200	1 08	1,205	28 22			400	2 00
8,328	100 96	591,696	42,884 13	62,524	3,342 30	2,567	25 67	24,021	273 59

N° (A) 19.—MOUVEMENT du trafic sur les canaux sous-

Articles.	Canal Welland.		Canaux du Saint-Laurent.		Canal Chambly.	
	Tonneaux.	Péages.	Tonneaux.	Péages.	Tonneaux.	Péages.
<i>Classe spéciale.</i>		\$ cts.		\$ cts.		\$ cts.
Houille.....	202,384	38,222 60	157,183	21,830 57	81,932	8,035 69
Cryolithe ou minéral chimique.....	2,900	145 00	3,542	177 10		
Gypse.....	205	2 56				
Minéral de fer.....	5,238	261 90			129	12 90
Pierre, impropre à la taille, non ouvrée..	5,544	528 66	11,005	259 20	276	27 60
Glace.....	25,068	1,233 72	1,467	206 65	8,283	561 80
Total, classe spéciale.....	241,339	40,394 44	173,197	22,473 52	90,620	8,637 99
Total, fret et péages.....	984,014	194,089 53	524,571	60,720 30	201,863	18,171 00
Bois de construction et autre bois, en fr.	200	10 50	4,078	369 78		
Blé, maïs, fleur de farine, fer, sel, houille, etc., en franchise.....	31,951	4,792 65	325,204	10,688 85	544	48 84
Grands totaux, passagers et tonnage de navires non compris...	1,016,165	198,892 68	853,853	71,778 93	202,407	18,219 84

DÉPARTEMENT DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
OTTAWA, 27 février 1891.

mentionnés, et montant des péages perçus, etc.—*Suite.*

Canal Murray.		Canaux de l'Ottawa.		Canal Rideau.		Canal Saint-Pierre.		Canal de la vallée de la Trent.	
Ton'x.	Péages.	Tonneaux.	Péages.	Tonneaux.	Péages.	Tonneaux.	Péages.	Tonneaux.	Péages.
	\$ cts.		\$ cts.		\$ cts.		\$ cts.		\$ cts.
		40	2 00	10,916	463 98	18,353	183 53		
		1,505	75 25	3,057	152 50				
181	1 81							420	1 96
4,353	108 85								
4,534	110 66	1,545	77 25	13,973	616 48	18,353	183 53	420	1 96
18,783	707 03	608,683	48,226 36	84,076	6,145 21	32,231	1,742 01	24,679	708 94
		42,672	732 55	25,125	618 75				
				4,373	116 76				
18,783	707 03	651,355	48,958 91	113,574	6,880 72	32,231	1,742 01	24,679	708 94

B. H. TEAKLES,
Premier commis, revenu des canaux.

ANNEXE SUPPLÉ

N^o (A) 20.—SOMMAIRE du mouvement des canaux sous-mentionnés pour de chaque espèce d'effets passant par ces canaux

Articles.	Canal Welland.		Canaux du Saint-Laurent.		Canal Chambly.	
	Tonneaux.	Péages.	Tonneaux.	Péages.	Tonneaux.	Péages.
Navires de toutes sortes.....	1,122,469	17,954 50	1,741,447	14,897 17	231,747	2,406 79
Passagers	Nombre. 23,704	361 65	Nombre. 61,707	3,104 67	Nombre. 3,598	60 31
<i>Produits de la forêt.</i>						
Ecorce.....						
Courbes pour bâtiments.....						
Flottes.....			5,164	77 77		
En franchise.....						
Bois de chauffage.....	14,172	602 25	12,877	281 17	5,153	185 87
En franchise.....						
Cercles et échals à houblon.....			1	10		
Bois de service scié.....	60,398	10,373 05	39,720	1,274 17	83,183	4,879 65
En franchise.....			3,717			
Mâts, espars, etc.....	27	1 08	17,088	427 20		
En franchise.....						
Traverses de chemins de fer.....	57	1 69	1,929	38 49	1,558	124 32
En franchise.....						
Billots de sciage.....	3,844	206 38	20,757	473 90		
En franchise.....						
Douves, de toutes sortes.....	441	58 95				
Bardeaux.....	14	9 60	44	9 01	135	34 44
En franchise.....						
Piquets et perches.....			10	25		
En franchise.....						
Bois de construction, carré.....	90,807	13,725 78	12,109	292 30		
En franchise.....	200		360			
Traverses.....			10,354	26 95		
Total.....	169,360	24,978 78	124,130	2,901 31	90,029	5,224 28
<i>Animaux.</i>						
Bestiaux.....	1	0 02	562	42 66	80	2 58
Cochons.....			51	6 70		
Chevaux.....	48	2 38	416	30 59	23	0 83
En franchise.....			3			
Moutons.....			165	13 20	156	5 20
Total.....	49	2 40	1,197	93 15	259	8 61
<i>Produits des animaux.</i>						
Os.....	1	0 02	254	34 01		
Cornes et sabots, peaux vert. et sal., bruts.....	55	8 25	14	1 23		
Saindoux et huile de saindoux.....	37	7 30	244	23 23		
En franchise.....	72					
Viandes, autres que le lard.....	15	3 00	41	2 99		
Lard.....	328	65 60	650	63 28		
En franchise.....	33		221			
Suif.....	122	21 00	108	14 58		
En franchise.....			54			

MENTAIRE A—Suite.

l'exercice finissant le 31 décembre 1890, indiquant la quantité totale et montant des péages perçus.

Canal Murray.	Canaux de l'Ottawa.		Canal Rideau.		Canal Saint-Pierre.		Canaux de la vallée de la Trent.	
	Tonneaux.	Péages.	Tonneaux.	Péages.	Tonneaux.	Péages.	Tonneaux.	Péages.
	\$ cts.		\$ cts.		\$ cts.		\$ cts.	
101,504	245 98	400,239	4,262 48	140,678	1,676 89	70,985	1,419 70	51,800 346 10
Nombre 12,589	133 97	Nombre. 13,298	172 51	Nombre. 3,921	111 34	Nombre.		Nombre. 8,318 81 08
Tonn'x.		Tonneaux. 15	1 47	Tonneaux.	Tonneaux.		Tonneaux. 34	1 31
		9,190	84 16	2,478	43 93		260	3 13
		11,126					17,853	180 13
939	7 84	47,047	1,924 63	12,224	207 88			
		10,150		25,125				
		32	2 87					
621	6 95	531,076	40,131 94	38,651	2,156 93	2,567	25 67	347 5 93
		1,273						
28	0 18	321	10 71	94	10 00			468 8 51
		10						
153	1 53	1,590	337 63	6,610	752 29			363 13 84
		3,525						
		13,872		366	8 61			2,126 18 41
8	0 15	418	299 41	215	93 18			215 18 70
25	1 93	6						
		1	1 76	31	4 74			5 0 38
7	0 33	10						
		1,660	31 48	560	29 51			1,950 21 25
6,540	81 75	2,460						
		200	1 08	1,205	28 22			400 2 00
8,321	100 66	633,982	42,827 14	87,559	3,335 29	2,567	25 67	24,021 273 58
		649	42 02	11	0 33			
		12	0 72	1	0 03			
42	0 86	182	10 97	17	0 50			
		325	23 27	7	0 20			
42	0 86	1,168	76 98	36	1 06			
		23	2 04	33	1 27			
2	0 04	27	2 55	3	0 09			
6	0 12	9	0 53	25	0 82			
		12	1 02	20	0 55			
4	0 08	36	1 00	172	4 72			
		1	0 10	2	0 06			

N° (A) 20.—SOMMAIRE du mouvement des canaux sous-mentionnés

Articles.	Canal Welland.		Canaux du Saint-Laurent.		Canal Chambly.	
	Tonneaux.	Péages.	Tonneaux.	Péages.	Tonneaux.	Péages.
		\$ cts.		\$ cts.		\$ cts.
Laine.....			26	3 90		
En franchise.....	13					
Produits agricoles, non énumérés, animaux.....	14	2 80	608	55 33		
En franchise.....			14			
Total.....	690	107 97	2,234	198 55		
<i>Produits agricoles.</i>						
Produits agricoles, non énumérés, légumes.....	220	12 93	2,330	179 07		
En franchise.....			1			
Pommes.....	150	7 79	2,583	368 85	420	37 74
Orge.....	10,830	1,950 45	1,569	33 28	496	28 21
Coton, brut.....						
Mais.....	327,394	65,478 60	16,815	366 72	7	0 24
En franchise.....			144,905			
Lin et chanvre.....			168	6 65		
Fleur de farine.....	14,461	2,042 79	3,800	487 39	207	6 90
En franchise.....	48		3,065			
Foin, pressé.....			897	46 66	1,811	77 75
Farines, de toutes sortes.....	20,708	4,141 35	1,389	97 06	48	1 60
En franchise.....			222			
Manille.....	162	24 30	24	4 70		
Avoine.....	27,728	5,533 80	4,028	120 66	632	21 11
En franchise.....			479			
Pois.....	14	2 80	27,161	545 37	89	2 99
Pommes de terre.....	4	0 26	93	8 17	5	0 30
Seigle.....	1,549	288 40	3,256	65 30		
En franchise.....			1,120			
Graines—Lin, tréfle et herbe.....	155	30 10	2,084	100 69		
En franchise.....	100		2			
Tabac, brut.....	5	0 75	25	2 29	4	0 27
En franchise.....	1					
Blé.....	118,002	22,895 94	25,905	518 77	45	1 50
En franchise.....			75,515			
Total.....	521,531	102,410 26	317,436	2,951 63	3,764	178 61
<i>Manufactures.</i>						
Alcalis, potasse et perlasse.....	71	14 15	78	14 60		
En franchise.....	10		70			
Instruments aratoires.....			113	16 32	2	0 20
Barils, vides.....	183	18 42	354	36 10		
Briques.....	335	35 43	11,651	499 64	185	16 84
En franchise.....	252					
Ciment et chaux hydraulique.....	87	11 82	2,802	373 81	105	10 50
En franchise.....	62		932			
Faïence et poterie.....	1	0 15	233	43 89	10	1 00
En franchise.....	11					
Meubles.....	35	6 10	658	116 41		
En franchise.....	1		1			
Verre, de toutes sortes.....	26	3 95	631	121 23		
En franchise.....	23		1			
Fer, chemin de fer.....			20,378	3,027 37		
En franchise.....	20,003					
Fer, en gueuse.....	36	4 62	3,249	470 46		
En franchise.....	20					
Fer, tout autre.....	717	105 49	14,334	845 73		
En franchise.....	584		2			
Mélasse.....	117	17 55	1,239	153 12	645	64 50

pendant la saison de navigation terminée le 31 décembre 1890, etc.—Suite.

Canal Murray.	Canaux de l'Ottawa.		Canal Rideau.		Canal Saint-Pierre.		Canaux de la vallée de la Trent	
	Tonneaux.	Péages.	Tonneaux.	Péages.	Tonneaux.	Péages.	Tonneaux.	Péages.
		\$ cts.		\$ cts.		\$ cts.		\$ cts.
	6	0 12			4	0 14		
	4	0 08	1,286	105 12	479	13 96		
	22	0 44	1,394	112 36	738	21 61		
	16	0 32	74	4 72	57	1 84	8,003	80 03
	977	17 82	93	5 20	106	2 50		
	1,070	20 08	119	10 22	101	2 37		
	1	0 02						
					35	1 08		
	60	1 15	19	1 04	487	13 22	1,629	16 29
					413	38 01		
	1	0 02	17	1 30	502	11 89		
	3	0 08			48	1 38		
			1,378	102 57	91	2 81		
	114	2 15	1,363	99 49	76	1 83		
			666	51 62	112	3 15		
	454	8 47	20	1 48	107	2 64		
	1	0 02	19	1 86	14	0 38		
	3	0 06			1	0 07		
	384	0 97	44	4 32	191	4 69		
	3,084	51 16	4,225	321 83	1,928	49 85	9,632	96 32
	5	0 15	11	2 09	21	3 03		
			18	2 74	189	20 18		
	6	0 25	91	11 50	85	6 21		
			120	6 90	41	1 51		
							27	0 76
	6	0 12	62	6 06	102	3 01		
	9	0 24	10	1 48	51	4 93		
	37	1 08	28	3 64	66	6 56		
	18	0 46	7	0 77	48	4 43		
	280	5 25						
	84	1 58			92	2 29		
	253	4 78	35	2 41	340	10 24		
			25	2 52	129	11 42		

N° (A) 20.—SOMMAIRE du mouvement du trafic sur les canaux sous-mentionnés

Articles.	Canal Welland.		Canaux du Saint-Laurent.		Canal Chambly.	
	Tonneaux.	Péages.	Tonneaux.	Péages.	Tonneaux.	Péages.
		\$ cts.		\$ cts.		\$ cts.
Clous	60	1 95	4,059	648 92		
“ En fr.	453					
Huile	89	3 95	1,692	295 50	168	15 37
“ En fr.	11		6			
Tourteaux oléagineux.....	2	0 40	8	0 75		
“ En fr.	2		2			
Peinture	37	5 70	493	73 96	16	1 60
“ En fr.	24					
Poix et goudron.....	863	123 83	372	26 68	257	25 70
“ En fr.	13					
Résine.....			2,284	114 99	2,226	220 34
“ En fr.	1					
Cendre de soude.....	993	148 95	1,599	299 97		
“ En fr.	554					
Spiritueux, whisky, etc.....	268	52 90	1,075	198 71	1	0 04
“ En fr.	350		26			
Acier.....			169	22 59		
“ En fr.	1					
Sucre.....	926	120 58	5,999	931 17	1,203	120 30
“ En fr.	551					
Étain.....	1	0 02	563	98 71		
“ En fr.	40					
Térébenthine.....			129	7 78	103	10 30
“ En fr.	2					
Blanc de plomb.....	1	0 20	149	28 69		
“ En fr.	19					
Blanc de céruse.....	1	0 15	701	139 69		
“ En fr.	34					
Articles en bois.....	28	11 20	132	41 00		
“ En fr.	1		1			
Total	27,895	687 51	76,185	8,587 79	4,921	486 69
<i>Marchandises.</i>						
Soufre, brut.....	736	110 40	288	22 83	188	33 62
Argile, chaux et sable.....	472	45 19	28,451	1,208 33	4,997	518 14
“ En fr.	8		582			
Houille.....	202,384	33,222 60	157,183	21,830 57	81,932	8,035 69
“ En fr.			94,143		544	
Bois de teinture et matières tinctoriales			241	15 85	95	9 50
Poisson.....	223	35 05	408	41 80		
“ En fr.	26		49			
Gypse.....	205	2 56	809	16 19		
Minerais, de toutes sortes.....	8,138	406 90	3,542	177 10	129	12 90
“ En fr.			820			
Marbre.....	4,437	665 55	35	6 86		
Guénilles.....			124	23 45		
Sel.....	1,027	187 53	11,715	1,555 16	703	66 58
“ En fr.	7,440					
Pierre, de toutes sortes.....	12,157	1,815 92	16,882	824 27	2,594	255 26
“ En fr.	12		2,826			
Tous autres effets et marchandises non énumérés.....	57,595	6,094 16	14,430	2,263 62	12,252	874 02
“ En fr.	1,180		143			
Total	296,040	47,586 46	332,671	27,986 03	103,434	9,805 71
Grand totaux, passagers et tonnage des navires non compris.....	1,016,165	194,089 53	853,853	60,720 30	202,407	18,171 00

DÉPARTEMENT DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
OTTAWA, 27 février 1891.

pendant la saison de navigation expirée le 31 décembre 1890, etc.—Fin.

Canal Murray.		Canaux d'Ottawa.		Canal Rideau.		Canal Saint-Pierre.		Canaux de la vallée de la Trent.	
Ton'x.	Péages.	Ton'x.	Péages.	Ton'x.	Péages.	Ton'x.	Péages.	Ton'x.	Péages.
	\$ cts.		\$ cts.		\$ cts.		\$ cts.		\$ cts.
304	7 63	31	2 92	295	26 62				
182	4 56	34	2 50	219	19 92				
				5	0 13				
26	0 67	2	0 24	22	2 24				
				26	2 28				
				1	0 09				
50	1 26	1	0 19	25	2 31				
58	1 50	22	1 43	156	17 26				
		1	0 05	28	1 49				
122	3 07	53	4 39	321	31 66				
8	0 22	12	0 79	19	1 79				
		1	0 05	1	0 09				
32	0 81			19	1 80				
77	1 93	3	0 15	28	2 67				
1	0 05	55	45 49	5	0 80				
		240							
1,558	35 61	862	98 31	2,334	184 96			27	0 76
27	0 50	7,652	203 99	421	9 96				
		40	2 00	10,916	463 98	18,353	183 53		
				4,373					
				1	0 09				
22	0 43	4	0 40	113	2 76	814	8 14		
		1,505	75 25	3,057	152 50				
4	0 10								
6	0 15	3	0 57	7	0 81				
257	4 82	5	0 21	1,068	31 14				
362	5 21	3	0 57	96	4 49			420	1 96
5,078	127 14	512	71 76	927	98 48	865	8 65	168	5 02
5,756	138 35	9,724	354 75	20,979	764 21	20,032	200 32	588	6 98
18,783	707 03	651,355	48,226 36	113,574	6,145 21	32,231	1,742 01	24,679	708 94

B. H. TEAKLES,
Premier commis, revenu des canaux.

N° (A) 21.—TABLEAU indiquant le montant des péages chaque mois pendant la saison de navigation expirée le 31 décembre 1890.

Canaux et bureaux.	Janvier.	Avril.	Mai.	Juin.	Juillet.	Août.	Septembre.	Octobre.	Novembre.	Décembre.	Total.
	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.
CANAL WELLAND.											
Chippawa	2 81	4 97	2 54	2 18	2 27	6 52	6 02	14,846 52	4 69	4 80	32 00
Colborne	11,269 10	28 120 25	18,985 56	21,786 81	18,179 23	17,401 34	17,401 34	14,846 52	14,275 65	5,167 45	138,869 24
Dalhousie	5,828 84	5,885 97	5,536 57	7,203 38	7,055 75	2,820 81	10,152 59	6,970 93	5,167 45	3 23	53,504 71
Dunville	31 89	15 58	84 93	107 73	29 43	2,414 01	0 50	29 51	25 08		324 15
Maitland	8 43	23 17	4 00	4 00	2 36	1 00	1 00	0 50	1 50		41 46
Robinson	76 62	89 19	60 32	34 60	57 61	137 35	84 89	84 89	137 90	7 09	705 47
Sainte-Catherine	77 59	96 02	84 23	81 12	75 65	98 67	39 75	59 75	44 44		612 50
Total, canal Welland.....	17,294 68	27,935 15	24,754 65	25,219 82	25,402 30	27,792 97	21,998 15	19,676 69	15 12	15 12	194,089 53
CANAUX DU SAINT-LAURENT.											
Beauharnois	5 90	40 21	42 08	113 75	91 52	50 29	50 29	188 18	182 92		714 85
Cardinal	5 90	72 87	79 68	219 07	60 97	77 74	77 74	73 48	68 34	14 38	672 38
Cornwall	154 48	1,841 04	2,363 08	2,119 07	2,820 81	2,414 01	2,414 01	2,045 84	1,888 67	19 00	15,665 50
Kingston	139 15	926 59	1,626 49	1,542 48	2,934 97	2,562 75	2,562 75	2,479 32	957 44		13,169 19
Lachine	37 03	237 59	270 78	354 29	656 57	590 63	590 63	483 34	187 65		2,847 84
Montréal	216 06	3,721 21	4,051 05	5,564 36	4,523 03	4,211 72	3,118 48	3,118 48	2,243 65		27,649 54
Total, canaux du Saint-Laurent.....	558 52	6,839 47	8,483 16	9,912 97	11,117 87	9,907 14	8,389 14	5,528 65	33 38	33 38	60,720 30
CANAL CHAMBLEY.											
Chambly		531 23	699 97	773 98	966 37	1,050 02	1,271 73	614 65	614 65		5,907 95
Saint-Yves		550 60	2,421 40	1,577 74	1,803 77	2,410 40	2,067 37	938 74	938 74		11,770 20
Saint-Ours		58 47	57 92	70 76	67 50	72 48	84 69	73 76	73 76		493 03
Total, canal Chambly	7 45	1,140 30	3,179 29	2,422 48	2,837 64	3,532 90	3,423 79	1,627 15	1,627 15		18,171 00

Ottawa	1 24	5,640 52	4,483 84	5,669 62	4,175 29	3,201 51	3,104 69	2,098 17	2,098 17		28,374 88
Carillon	8 23	13 82	33 19	20 90	38 48	11 46	36 11	32 22	32 22		194 41
Grenville	594 51	2,845 04	2,716 59	3,083 34	2,729 78	2,907 81	2,694 12	1,830 90	1,830 90		18,442 09
Sainte-Anne	18 02	158 88	168 69	165 28	183 40	176 63	237 38	101 70	101 70		1,214 98
Total, canaux de l'Ottawa.....	562 00	8,658 26	7,402 31	8,939 14	7,131 95	5,397 41	6,072 30	4,062 99	4,062 99		48,226 36
CANAL RIDEAU.											
Kingston Mills		223 26	206 93	207 44	234 53	231 54	241 83	68 51	68 51		1,414 04
Ottawa		537 84	766 31	902 56	608 96	582 23	596 93	294 68	294 68		4,289 51
Smith's Falls		31 18	66 06	101 95	88 35	71 43	29 42	53 27	53 27		441 66
Total, canal Rideau.....		792 28	1,039 30	1,211 95	931 84	885 20	868 18	416 46	416 46		6,145 21
CANAL SAINT-PIERRE.											
Saint-Pierre	3 79	275 37	170 40	203 26	203 18	262 93	301 75	217 51	217 51	43 65	1,742 01
CANAUX DE LA VALLÉE DE LA TRENT.											
Burlingt		26 55	18 00	12 00	16 75	8 00	66 79	11 12	11 12		54 75
Bobcaygeon		0 75	50 73	66 82	63 34	78 76	10 00	10 00	10 00		364 09
Buckhorn		0 25	2 39	0 50	8 60	10 35	7 35	5 41	5 41		32 00
Fenelon Falls		4 46	1 50	4 20	4 20	1 50	11 75	1 00	1 00		35 60
Hastings		10 36	37 72	32 64	26 51	24 84	27 73	14 47	14 47		28 91
Peterborough		10 61	110 34	124 96	132 90	123 45	113 62	42 00	42 00		193 59
Total, canaux de la vallée de la Trent.....		106 64	131 57	107 93	152 86	84 52	41,244 10	31,617 79	31,617 79	92 15	330,510 38
CANAL MURRAY.											
Brighton	3 79	18,493 43	45,798 53	52,142 51	47,910 54	47,986 52	41,244 10	31,617 79	31,617 79		707 03
Grand total.....											

B. H. TEAKLES,
Premier commis, revenu des canaux.

ANNEXE A—Suite.

N° (A.) 22.—TABLEAU GÉNÉRAL indiquant le nombre, le tonnage et la nationalité des navires qui ont passé par tous les canaux durant la saison de navigation expirée le 31 décembre 1890, et le montant des péages perçus sur iceux.

Navires.	Nombre total.	De ports du Canada à des ports américains.		De ports américains à des ports américains.		De ports américains à des ports du Canada.		Tonneaux.		Total, tonneaux.	Montant des péages. \$ cts.
		Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.		
CANAL WELLAND.											
Navires canadiens, à vapeur.....	1,130	84,941	75,480	2,356	269	5,277	93,156	169,711	170,992	340,703	4,041 47
do à voiles.....	996	49,851	35,581	3,666	.....	7,553	98,102	137,440	137,078	275,118	5,530 18
Total, du Canada.....	2,135	134,792	111,061	6,022	269	12,830	191,318	307,151	308,070	615,821	9,571 65
Navires américains, à vapeur.....	436	.....	18	1,184	191,099	2,521	18,830	196,716	204,690	401,406	6,024 17
do à voiles.....	312	.....	.....	664	49,610	1,824	8,331	53,307	51,245	105,242	2,358 68
Total, Etats-Unis.....	748	241	18	1,848	240,709	4,345	27,161	250,713	255,935	506,648	8,382 85
Grand total, canal Welland.....	2,883	135,033	111,079	7,870	241,638	17,175	218,479	557,864	564,605	1,122,469	17,954 50
CANAL DU SAINT-LAURENT.											
Navires canadiens, à vapeur.....	3,849	380,486	329,688	56	.....	67	5,395	396,761	335,206	731,967	4,184 96
do à voiles.....	5,473	520,851	316,317	779	.....	15	59,145	550,945	376,256	926,601	10,118 61
Total, du Canada.....	9,322	901,337	646,005	836	.....	82	64,540	947,106	711,462	1,658,568	14,303 57
Navires américains, à vapeur.....	483	645	549	1,23	6,650	90	3,623	8,801	11,216	20,017	140 35
do à voiles.....	693	753	10,974	6,549	1,059	34,981	3,637	40,303	22,059	62,862	453 25
Total, Etats-Unis.....	1,176	1,398	11,523	6,672	7,709	35,071	7,260	49,604	33,275	82,879	593 60
Grand total, canaux du Saint-Laurent.....	10,498	902,735	657,528	7,507	7,709	35,771	71,800	996,710	744,737	1,741,447	14,897 17

Navires.	Nombre total.	De ports du Canada à des ports américains.		De ports américains à des ports américains.		De ports américains à des ports du Canada.		Tonneaux.		Total, tonneaux.	Montant des péages. \$ cts.
		Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.		
CANAL CHAMBLAY.											
Navires canadiens, à vapeur.....	438	35,719	40,878	63	.....	.....	1,062	35,782	41,940	77,722	234 57
do à voiles.....	662	6,858	6,948	11,825	.....	.....	31,145	18,683	38,093	56,776	930 23
Total, du Canada.....	1,100	42,577	47,826	11,888	.....	.....	32,207	54,465	80,033	134,498	1,164 80
Navires américains, à vapeur.....	27	39	99	2	.....	.....	1,833	41	1,932	1,973	25 93
do à voiles.....	981	2,044	1,918	26,228	4,197	.....	60,889	28,272	67,004	95,276	1,216 06
Total, américains.....	1,008	2,083	2,017	26,230	4,197	.....	62,722	28,313	68,936	97,249	1,241 99
Grand total, canal Chambly.....	2,108	44,660	49,843	38,118	4,197	.....	94,929	82,778	148,969	231,747	2,406 79
CANAL MURRAY.											
Navires canadiens, à vapeur.....	715	42,259	31,739	7,051	.....	131	7,108	49,441	38,847	88,288	202 44
do à voiles.....	135	1,998	4,533	4,439	2	342	1,503	6,889	6,058	12,877	39 76
Total, du Canada.....	850	44,257	36,272	11,550	2	473	8,611	56,280	44,885	101,165	242 20
Navires américains, à vapeur.....	2	.....	.....	49	.....	.....	36	49	36	85	0 50
do à voiles.....	13	7	6	149	.....	5	87	161	93	254	3 28
Total, américains.....	15	7	6	198	.....	5	123	210	129	339	3 78
Grand total, canal Murray.....	865	44,264	36,278	11,748	2	478	8,734	56,490	45,014	101,504	245 98
CANAL DE L'OTTAWA.											
Navires canadiens, à vapeur.....	1,145	56,482	114,823	.....	2,143	.....	.....	56,482	116,966	173,448	698 14
do à voiles.....	1,389	9,856	164,540	.....	23,907	.....	.....	9,856	188,447	198,303	2,897 98
Total, du Canada.....	2,534	66,338	279,363	.....	26,050	.....	.....	66,338	305,413	371,751	3,596 12
Navires américains, à vapeur.....	4	187	44	.....	.....	.....	.....	187	44	231	2 37
do à voiles.....	291	4,118	.....	183	23,680	276	.....	4,577	23,680	28,257	663 99
Total, américains.....	295	4,305	44	183	23,680	276	.....	4,764	23,724	28,488	666 36
Grand total, canal d'Ottawa.....	2,829	70,643	279,407	183	49,730	276	.....	71,102	329,137	400,239	4,262 48
CANAL RIDEAU.											
Navires canadiens, à vapeur.....	1,151	30,362	31,659	129	.....	.....	.....	30,491	31,659	62,150	591 52
do à voiles.....	906	31,871	38,621	2,242	.....	.....	.....	34,113	38,621	72,734	1,009 32
Total, du Canada.....	2,116	62,233	70,280	2,371	.....	.....	.....	64,604	70,280	134,884	1,600 84

N° (A) 22.—TABLEAU GÉNÉRAL indiquant la quantité de chaque article transporté, etc.—Fin.

Navires.	Nombre total.	De ports du Canada à des ports du Canada.		De ports américains à des ports américains.		De ports américains à des ports américains.		De ports américains à des ports du Canada.		Tonneaux.		Total, tonneaux.	Montant des péages. \$ cts.
		Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.		
CANAL RIDEAU—Suite.													
Navires américains, à vapeur.....	58	443	520	94						537	520	1,057	17 51
“ “ à voiles.....	64	1,913	2,217	607						2,520	2,217	4,737	58 54
Total, américains.....	122	2,356	2,737	701						3,057	2,737	5,794	76 05
Grand total, canal Rideau.....	2,288	64,589	73,017	3,072						67,661	73,017	140,678	1,676 89
CANAL SAINT-PIERRE.													
Navires canadiens, à vapeur.....	44	4,398	6,056							4,398	6,056	10,454	209 08
“ “ à voiles.....	1,250	31,208	29,323							31,208	29,323	60,531	1,210 62
Grand total, canal Saint-Pierre...	1,294	35,606	35,379							35,606	35,379	70,985	1,419 70
CANAUX DE LA VALLÉE DE LA TRENT.													
Navires canadiens, à vapeur.....	739	12,738	11,681							12,738	11,681	24,419	202 00
“ “ à voiles.....	565	14,249	13,132							14,249	13,132	27,381	144 10
Total, du Canada.....	1,304	26,987	24,813							26,987	24,813	51,800	346 10
Grand total, can. de la vallée de la Trent...	1,304	26,987	24,813							26,987	24,813	51,800	346 10

ANNEXE A—*Suite*.
N° (A) 22.—TABLEAU GÉNÉRAL indiquant le nombre, le tonnage et la nationalité des navires, etc.—*Fin*.
RÉCAPITULATION.

Navires.	Nombre total.		De ports du Canada à des ports du Canada.		De ports américains à des ports américains.		De ports américains à des ports du Canada.		Tonneaux.		Total, tonneaux.	Montant des péages. \$ cts.
	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.		
NAVIRES CANADIENS.												
<i>A vapeur et à voiles.</i>												
Welland.....	2,135	134,792	111,061	158,600	6,022	269	12,830	191,318	307,151	308,670	615,821	9,571 65
Saint-Laurent.....	9,322	901,337	646,005	45,069	835	82	700	64,540	947,106	711,462	1,658,568	14,303 57
Chambly.....	1,100	42,577	47,826	11,888	.....	.....	.....	82,207	54,465	80,033	134,498	1,164 80
Murray.....	850	44,257	36,272	11,550	2	.....	473	8,611	56,290	44,885	101,165	242 20
Ottawa.....	2,534	66,338	279,363	26,050	.....	.....	.....	.....	66,338	305,413	371,751	3,596 12
Rideau.....	2,116	62,233	70,280	2,371	.....	.....	.....	.....	64,604	70,280	134,884	1,600 84
Saint-Pierre.....	1,294	35,606	35,379	.....	.....	.....	.....	.....	35,379	35,379	70,985	1,419 70
Canaux de la vallée de la Trent.....	1,304	26,987	24,813	.....	.....	.....	.....	.....	26,987	24,813	51,800	346 10
Total, canadiens.....	20,655	1,314,127	1,250,999	229,478	32,909	351	14,003	296,676	1,558,537	1,580,935	3,139,472	32,244 98
NAVIRES AMÉRICAINS.												
<i>A vapeur et à voiles.</i>												
Welland.....	748	241	18	5,418	1,848	240,709	4,345	27,161	250,713	255,935	506,648	8,382 85
Saint-Laurent.....	1,176	1,398	11,523	5,426	7,820	7,709	35,071	7,260	49,604	33,275	82,879	593 60
Chambly.....	1,008	2,083	2,017	26,230	4,197	.....	62,722	68,936	28,313	68,936	97,249	1,241 99
Murray.....	15	7	6	198	.....	.....	5	123	210	129	339	3 78
Ottawa.....	295	4,305	44	183	23,680	.....	276	.....	4,764	23,724	28,488	666 36
Rideau.....	122	2,356	2,737	701	.....	.....	.....	.....	3,057	2,737	5,794	76 05
Total, américains.....	3,364	10,390	16,345	38,156	36,397	248,418	39,697	97,266	336,651	384,736	721,397	10,964 63
Grand total des navires canadiens et américains.....	24,019	1,324,517	1,267,344	267,634	69,306	249,347	53,700	393,942	1,895,198	1,965,671	3,860,869	43,209 61

B. H. TEAKLES,
Premier commis, revenu des canaux.

DÉPARTEMENT DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
OTTAWA, 27 février 1891.

ANNEXE SUPPLÉMENTAIRE A—*Suite*.

N° (A) 22½.—TABLEAU COMPARATIF du grand total du fret passé par les canaux sous-mentionnés, pendant les saisons de navigation de 1889 et 1890, ainsi que le montant des péages perçus sur iceux, y compris les péages sur les navires et les passagers.

	De ports du Canada à des ports du Canada.		De ports américains à des ports américains.		De ports américains à des ports américains.		De ports américains à des ports du Canada.		Tonneaux.		Total, tonneaux.	Montant des péages.
	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.		
1889.												
Canal Welland	27,592	57,752	16,388	20,381	266,231	297,353	16,502	383,074	320,713	758,560	1,085,273	215,085 88
Canaux du Saint-Laurent	222,956	521,704	10,389	700	993	2,838	64,613	95,679	298,951	620,921	919,872	57,954 97
Canal Chamblay	8,975	3,582	83,164	.....	.....	2	124,558	.....	92,139	128,142	220,281	20,708 12
Canal Rideau	76,665	24,117	12,354	.....	.....	.....	.....	.....	89,009	24,117	113,126	6,981 13
Canaux de l'Ottawa	443	516,784	.....	177,416	.....	.....	128	.....	571	694,200	694,771	56,961 55
Canal Saint-Pierre	23,180	32,263	.....	.....	.....	.....	.....	.....	23,180	32,263	55,443	2,919 67
Canaux de la vallée de la Trent	24,966	164	.....	.....	.....	.....	.....	.....	24,966	164	25,130	492 28
1890.												
Canal Welland	30,274	56,535	35,959	10,283	215,698	318,259	17,358	331,799	299,289	716,876	1,016,165	194,089 53
Canaux du Saint-Laurent	216,557	476,196	11,052	3,253	1,115	2,065	41,851	102,264	270,075	583,778	853,853	60,730 30
Canal Chamblay	8,224	4,118	85,113	6,085	.....	.....	98,867	.....	93,337	109,070	202,407	18,171 00
Canal Rideau	81,219	26,289	6,006	.....	.....	.....	.....	.....	87,285	26,289	113,574	6,145 21
Canaux de l'Ottawa	527	537,253	8	113,567	.....	.....	.....	.....	5,589	650,820	651,355	48,226 36
Canal Saint-Pierre	5,889	26,342	.....	.....	.....	.....	.....	.....	5,889	26,342	32,231	1,742 01
Canaux de la vallée de la Trent	22,297	2,382	.....	.....	.....	.....	.....	.....	22,297	-2,382	24,679	708 94
Canal Murray	4,606	7,896	6,190	.....	.....	.....	.....	.....	10,798	7,985	18,783	707 03

B. H. TEAKLES,

Premier commis, revenu des canaux.

DÉPARTEMENT DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,

OTTAWA, 27 février 1891.

ANNEXE A—Suite.

N° 23.—TABLEAU indiquant le nombre et le tonnage de tous les navires passés par les canaux pendant la saison de navigation de 1890.

CANAUX WELLAND ET DU SAINT-LAURENT.

CANADA.				ETATS-UNIS.				
Bateaux à vapeur.			Voiliers.		Bateaux à vapeur.		Voiliers.	
Tonnage.	Nombre.	Tonnage total.	Nombre.	Tonnage total.	Nombre.	Tonnage total.	Nombre.	Tonnage total.
8	31	248	29	232	13	104	5	40
10	12	120	14	140	6	60	2	20
15	10	150	8	120	4	60	1	15
20	11	220	10	200	7	140	2	40
25	15	375	4	100	3	75	.....	.....
30	19	570	4	120	1	30	1	30
35	17	595	4	140	4	140	1	35
40	11	440	25	1,000	3	120	2	80
45	6	270	6	270	3	135	.....	.....
50	6	300	14	700	2	100	.....	.....
55	2	110	2	110	.....	.....	.....	.....
60	3	180	5	300	.....	.....	.....	.....
65	2	130	5	325	.....	.....	2	130
70	2	140	5	350	.....	.....	.....	.....
75	2	150	7	525	.....	.....	2	150
80	2	160	9	720	.....	.....	2	160
85	4	350	9	765	.....	.....	9	765
90	3	270	10	900	.....	.....	16	1,440
95	4	380	15	1,445	.....	.....	48	4,560
100	1	100	41	4,100	1	100	64	6,400
105	6	630	18	1,890	.....	.....	19	1,995
110	2	220	10	1,100	4	440	15	1,650
115	1	115	9	1,035	.....	.....	8	920
120	1	120	8	960	.....	.....	4	480
125	3	375	11	1,375	.....	.....	2	250
130	2	260	6	780	.....	.....	4	520
135	1	135	8	1,080	.....	.....	.....	.....
140	.....	.....	6	840	.....	.....	.....	.....
145	3	435	10	1,450	.....	.....	.....	.....
150	1	150	27	4,050	.....	.....	.....	.....
155	3	465	32	4,960	.....	.....	.....	.....
160	3	480	17	2,720	.....	.....	2	320
165	1	165	10	1,650	.....	.....	.....	.....
170	.....	.....	6	1,020	.....	.....	.....	.....
175	3	875	7	1,235	.....	.....	.....	.....
180	.....	.....	2	360	.....	.....	1	180
185	.....	.....	9	1,665	.....	.....	.....	.....
190	.....	.....	2	380	.....	.....	.....	.....
195	1	195	7	1,365	.....	.....	1	195
200	1	200	5	1,000	.....	.....	.....	.....
205	.....	.....	1	205	.....	.....	.....	.....
210	1	210	2	420	.....	.....	.....	.....
215	1	215	.....	.....	.....	.....	.....	.....
220	1	220	1	220	.....	.....	.....	.....
225	.....	.....	3	675	.....	.....	.....	.....
230	.....	.....	3	690	.....	.....	1	230
235	1	235	1	235	.....	.....	.....	.....
240	.....	.....	2	480	.....	.....	.....	.....
245	.....	.....	2	490	.....	.....	2	490
250	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
255	.....	.....	2	510	.....	.....	1	255
260	1	260	3	780	.....	.....	2	520
265	1	265	2	530	.....	.....	3	795
270	2	540	3	810	.....	.....	1	270
275	.....	.....	4	1,100	.....	.....	4	1,500
280	1	280	.....	.....	.....	.....	3	840
285	.....	.....	5	1,425	.....	.....	7	1,995

ANNEXE A—*Suite.*

N° 23.—TABLEAU indiquant le nombre et le tonnage de tous les navires passés par les canaux, etc.—*Suite.*

CANAL WELLAND ET DU SAINT-LAURENT—*Suite.*

CANADA.					ETATS-UNIS.			
Bateaux à vapeur.			Voiliers.		Bateaux à vapeur.		Voiliers.	
Tonnage.	Nombre.	Tonnage total.	Nombre.	Tonnage total.	Nombre.	Tonnage total.	Nombre.	Tonnage total.
290	1	290	2	580			3	870
295			1	295			1	295
300	1	300	3	900			5	1,500
305	3	915	9	2,745			3	915
310	1	310	3	930			1	310
315			3	945			6	1,890
320	1	320	8	2,560			1	320
325	1	325	7	2,275			3	975
330	2	660	6	1,980				
335			5	1,675	1	335	1	335
340			4	1,360			1	340
345	1	345	1	345				
350			3	1,050	1	350	1	350
355			1	355	1	355	2	710
360	1	360	3	1,080				
365			4	1,460				
370			1	370				
375			3	1,125				
380								
385	2	770	1	385				
390	1	390						
395	1	395						
400							1	400
405	1	405						
410	2	820	1	410				
415			1	415				
420					1	425		
425								
430	1	430						
435			2	870			2	870
440	2	880	1	440				
445			1	445			2	890
450			1	450				
455	1	455	2	910				
460			1	460				
465			1	465			1	465
470					1	470	1	470
475			1	475			1	475
480							1	480
485	1	485	1	485			1	485
490					1	490		
495								
500	1	500	1	500			1	500
505					1	505		
510	3	1,530						
515			1	515			1	515
520			2	1,040			1	520
525							1	525
530	1	530						
535								
540	1	540	1	540	1	540	1	540
545			1	545	1	545		
550								
555								
560								
565								
570			1	570			1	570

ANNEXE A—*Suite*—CANAUX.N° 23.—TABLEAU indiquant le nombre et le tonnage de tous les navires passés par les canaux, etc.—*Fin*.CANAUX WELLAND ET DU SAINT-LAURENT—*Fin*.

CANADA.					ETATS-UNIS.			
Bateaux à vapeur.			Voiliers.		Bateaux à vapeur.		Voiliers.	
Tonnage.	Nombre.	Tonnage total.	Nombre.	Tonnage total.	Nombre.	Tonnage total.	Nombre.	Tonnage total.
575	1	575						
580	2	1,160						
585			2	1,170			1	585
590	1	590			1	595		
595	1	595					2	1,200
600	1	600					1	610
605								
610								
615	1	615			2	1,230		
620								
625			1	628				
628							1	640
640								
655					2	1,310		
660	1	660						
675	1	675						
690	2	1,380						
715	1	715					1	715
743	1	743			1	743	1	743
769	2	1,538						
836	1	836			1	836		
915					2	1,830	1	915
929	2	1,858						
945					4	3,780		
1,001			1	1,001				
1,024					4	4,096		
1,035					2	2,070		
1,037					2	2,074		
1,041			1	1,041				
1,105			1	1,105				
1,160	1	1,160						
1,172	1	1,172			1	1,172		
1,203					1	1,203		
1,425					1	1,425		
1,441					1	1,441		
1,555					5	7,775		
2,005					1	2,005		
Total....	254	39,130	564	88,942	91	39,104	289	48,193

CANAUX RIDEAU, OTTAWA ET CHAMBLY.

8	45	360	96	768	12	96	5	40
10	16	160	26	260	3	30	1	10
15	11	165	7	105	3	45	1	15
20	4	80	2	40	1	20		
25	7	175	7	175	1	25	1	25
30	3	90	3	90				
35	6	210	8	280	2	70		
40	1	40	4	160				
45	1	45	2	90				
50	3	150	6	300				
55	3	165	4	220				
60	3	180	5	300				
65	2	130	3	195			1	65

ANNEXE A—*Suite*—CANAUx.

N° 23.—TABLEAU indiquant le nombre et le tonnage de tous les navires passés par les canaux, etc.—*Suite*.

CANAUx RIDEAU, OTTAWA ET CHAMBLY—*Fin*.

CANADA.					ETATS-UNIS.			
Bateaux à vapeur.			Voiliers.		Bateaux à vapeur.		Voiliers.	
Tonnage.	Nombre.	Tonnage total.	Nombre.	Tonnage total.	Nombre.	Tonnage total.	Nombre.	Tonnage total.
70	1	70	5	350				
75	2	150	7	525			4	300
80			7	560			4	320
85	2	170	10	850			18	1,530
90	1	90	14	1,260			25	2,050
95	3	285	28	2,660			111	10,545
100	1	100	25	2,500			116	11,600
105	1	105	19	1,995			50	5,250
110			8	880			26	2,860
115	1	115	14	1,610			16	1,840
120	1	120	5	600			11	1,320
125	1	125	12	1,500			2	250
130			6	780			2	260
135	1	135	6	810				
140			10	1,400				
145	1	145	12	1,740				
150			23	3,450				
155	1	155	39	5,545				
160			9	1,440				
165	1	165	10	1,650			1	165
170			4	680				
175			2	350				
180			1	180				
185	2	370	5	925				
190	1	190						
195			1	195				
200								
205			3	615				
210								
215	1	215						
220								
225								
230	1	230	1	230				
235								
240			1	240				
245			1	245				
250								
255								
260								
265			1	265				
270								
275								
325	1	325						
335	1	335						
345	1	345			1	345		
397	2	794						
Total.....	133	6,684	462	39,013	23	631	395	38,445

B. H. TEAKLES,

Premier commis, revenu des canaux.

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUx,

OTTAWA, 30 septembre 1891.

ANNEXE A—*Suite*—CANAUUX.

N° 24.—TABLEAU indiquant le nombre et le tonnage classifié de tous les navires passés par les canaux pendant la saison de navigation de 1890.

CANAUUX WELLAND ET DU SAINT-LAURENT.

CANADIENS.						ÉTATS-UNIS.								
Classe	Bateaux à vapeur.	N°	Tonnage.	Voiliers.	N°	Tonnage.	Classe	Bateaux à vapeur.	N°	Tonnage.	Voiliers.	N°	Tonnage.	
1	250 à 1,173 ton'x.	55	28,172	1 250 à 1,105 ton'x.	113	42,050	1	250 à 2,005 ton'x.	40	37,600	1	250 à 915 ton'x.	73	27,098
2	200 à 249 "	5	1,080	2 200 à 249 "	20	4,415	2	200 à 249 "	...	...	2	200 à 249 "	3	720
3	150 à 199 "	12	2,330	3 150 à 199 "	119	19,405	3	150 à 199 "	...	...	3	150 à 199 "	4	695
4	100 à 149 "	20	2,390	4 100 à 149 "	127	14,610	4	100 à 149 "	5	540	4	100 à 149 "	116	12,215
5	50 à 99 "	30	2,170	5 50 à 99 "	81	6,140	5	50 à 99 "	2	100	5	50 à 99 "	79	2,645
6	Au-d. 50 "	132	2,988	6 Au-d. 50 "	104	2,322	6	Au-d. 50 "	44	864	6	Au-d. 50 "	14	260
	Total.....	254	39,130	Total.....	564	88,942		Total.....	91	39,104		Total.....	289	48,193

RIDEAU, OTTAWA ET CHAMBLEY.

1	250 à 397 ton'x.	5	1,799	1 250 à 265 tonneaux	1	265	1	250 à 345 ton'x.	1	345	1	250 à 300 ton'x.	...	...
2	200 à 249 "	2	445	2 200 à 249 "	6	1,330	2	200 à 249 "	...	...	2	200 à 249 "	...	...
3	150 à 199 "	5	880	3 150 à 199 "	94	14,415	3	150 à 199 "	...	...	3	150 à 199 "	...	...
4	100 à 149 "	7	845	4 100 à 149 "	117	13,815	4	100 à 149 "	...	...	4	100 à 149 "	...	...
5	50 à 99 "	20	1,390	5 50 à 99 "	89	7,220	5	50 à 99 "	...	...	5	50 à 99 "	...	...
6	Au-d. 50 "	94	1,325	6 Au-d. 50 "	155	1,968	6	Au-d. 50 "	...	...	6	Au-d. 50 "	...	...
	Total.....	133	6,684	Total.....	462	39,013		Total.....	23	631		Total.....	395	38,445

B. H. TEAKLES,
Premier commis, revenu des canaux.

DÉPARTEMENT DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
OTTAWA, 30 septembre 1891.

N° 25.—TARIF des péages sur les

CANAUX WELLAND, SAINT-LAURENT, RIDEAU, OTTAWA ET CHAMBLY
(A. C., 18 avril 1873.)

Le tarif des péages sur les canaux est divisé en cinq classes, comme ci-dessous, et est à tant par tonne, à moins qu'il ne soit autrement spécifié.	Canal Welland, vers l'ouest.	Canal Welland, vers l'est.	Lac Érié à Montréal.	Canaux du Saint-Laurent, en chaque sens.	Canal Chambly et écluse Saint-Ours, en chaque sens.	Canal Rideau, en chaque sens.	Canaux de l'Ottawa et écluse Sainte-Anne, en chaque sens.	Ottawa à Saint-Jean, en chaque sens.
	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	cts.	\$ cts.
<i>Classe n° 1.</i>								
Bateaux à vapeur par tonne	0 01 $\frac{1}{2}$	0 01 $\frac{1}{2}$	0 02 $\frac{1}{2}$	0 00 $\frac{3}{4}$	0 00 $\frac{3}{4}$	0 01 $\frac{1}{2}$	0 00 $\frac{5}{8}$	0 01 $\frac{1}{2}$
Navires à voiles et autres do	0 02 $\frac{1}{2}$	0 02 $\frac{1}{2}$	0 03 $\frac{1}{2}$	0 01 $\frac{1}{2}$	0 01 $\frac{1}{2}$	0 02 $\frac{1}{2}$	0 01	0 02 $\frac{1}{2}$
<i>Classe n° 2.</i>								
Passagers, de 21 ans et au-dessus . .	0 10	0 10	0 20	0 10	0 05	0 08	0 02 $\frac{1}{2}$	0 09 $\frac{3}{4}$
“ au-dessous de 21 ans, chac.	0 05	0 05	0 10	0 05	0 02	0 04	0 01 $\frac{1}{2}$	0 04 $\frac{1}{2}$
<i>Classe n° 3.</i>								
Briques, ciment et chaux hydrauliq.	0 15	0 20	0 20	0 15	0 10	0 07	0 06	0 19 $\frac{3}{4}$
Argile, chaux et sable								
Soufre								
Mais								
Fleur de farine								
Fer, chemin de fer								
“ en gueuse								
“ tout autre, y compris l'acier (A. C., 1er février 1888)								
Plâtre, gypse								
Sel								
Viandes ou poissons, salés, en barils ou autrement	0 15	0 20	0 20	0 20	0 10	0 26	0 14	0 29
Produits agricoles, légumes, non énumérés								
Produits agricoles, animaux, non énumérés								
Pierre, pour la taille								
Blé								
<i>Classe n° 4.</i>								
Tous autres articles, non énumérés.	0 15	0 20	0 20	0 20	0 10	0 26	0 14	0 29

canaux du Canada, 1890-91.

(CANAL DE LA VALLÉE DE TRENT, A.C., 25 JUILLET 1888.)

1RE SECTION.	2E SECTION.	3E SECTION.	4E SECTION.	COMPLET PAR-COURS.	Whitlaw's à Hastings.
Fenelon-Falls à Bobcaygeon.	Bobcaygeon à Buckhorn.	Buckhorn à Burleigh.	Burleigh à Lakefield.	Fenelon-Falls à Lakefield.	
Péages prélevés à Fenelon-Falls.	Péages prélevés à Bobcaygeon.	Péages prélevés à Buckhorn.	Péages prélevés à Burleigh.	Péages prélevés à Fenelon Falls.	Péages prélevés à Whitlaw's.
\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.
0 00 $\frac{3}{16}$ 0 00 $\frac{3}{4}$	0 00 $\frac{3}{16}$ 0 00 $\frac{1}{4}$	0 00 $\frac{3}{16}$ 0 00 $\frac{1}{4}$	0 00 $\frac{3}{16}$ 0 00 $\frac{1}{4}$	0 00 $\frac{3}{4}$ 0 01	0 00 $\frac{3}{16}$ 0 00 $\frac{1}{4}$
0 01 0 00 $\frac{1}{2}$	0 01 0 00 $\frac{1}{2}$	0 01 0 00 $\frac{1}{2}$	0 01 0 00 $\frac{1}{2}$	0 04 0 02	0 01 0 00 $\frac{1}{2}$
0 01	.01	0 01	0 01	0 04	0 01
0 03	0 03	0 03	0 03	0 12	0 03

Sec. 76.—Base de l'estimation des poids, péages des canaux.

	Ton- neaux.		Ton- neaux.
2,000 lbs avoirdupois	1	Pierre, 12 pieds cubes	1
Par M. signifie par mille pieds		Pierre, 1 corde	7½
Par Mille signifie par mille pièces		Whisky, 4 barils ou 215 gallons	1
Fruits verts, 9 barils correspondent à	1	Barils vides, 10	1
Alcalis 3 do	1	Cercles à barils, 10 mille	1
Ecorces, 4 cordes	1	Planches et autres bois sciés, 600 pieds me- sure de planche	1
Bœuf, 7 barils	1	Courbes de bâtiments, 4	1
Biscuits et craquelins, 9 barils	1	Bois de chauffage, 1 corde	3
Brique, commune, 1,000	2	Echalas à houblon, 60 ou 40 pieds cubes	1
Beurre, 22 tinettes ou 7 barils	1	Bardeaux, 12 M. ou paquets	1
Bestiaux, 3	1	Piquets ou perches pour clôtures, 1 mille	1
Ciment et chaux hydraulique, 7 barils	1	Douves et fonds, pipe, 1 mille	8
Briques réfractaires, 1,000	3	do Indes occidentales, 1 mille	4
Poisson, 7 barils	1	do baril, 1 mille	2½
Fleur, 9 barils	1	do saloir, 1 mille	3
Gypse et manganèse, 6 barils	1	Billots de sciage, étalon, 1	1
Chevaux, 2	1	Bois carré, 50 pieds cubes	1
Saindoux et suif, 7 barils ou 22 tinettes	1	Poteaux de télégraphe, 10, ou 40 pieds cubes	1
Liqueurs et spiritueux, 215 gallons	1	Mâts et espars, 40 pieds cubes	1
Liqueurs, toutes autres, 215 gallons	1	Trav. de chemins de fer, 16, ou 50 pieds cub. Tous autres bois ouverts ou en partie ouverts, 40 pieds cubes, selon le tarif	1
Noix, 9 barils	1	Traverses, 40 pieds cubes ou 5 pièces	1
Huitres, 6 barils	1	Flottes, 50 pieds linéaires	1
Lard, 7 barils	1		
Sel, 7 barils	1		
Graines, 9 barils	1		
Moutons, 20	1		

NOTE.—D'après l'Acte des poids et mesures, chapitre 104 des Statuts Révisés du Canada, section 14, tous les articles ci-haut mentionnés sont estimés au cent (100 lbs).

TAUX DE PÉAGES.

Sec. 77. Les taux suivants de péages seront prélevés sur les navires et articles passant par les différentes subdivisions des canaux :—

CANAL WELLAND.

	Taux.
1. De Port-Maitland, Dunnville et Port-Colborne à Port-Robinson ou Allanburg, sans passer l'écluse; en chaque sens	
2. De la tranc. de Chippawa, ou quelq. part que ce soit, à Dunnville, Port-Maitland ou P.-Colborne	
3. De Dunnville à Port-Colborne	
4. De Thorold à Sainte-Catherine ou Port-Dalhousie	
5. De Maitland, Dunnville, Colborne ou Port-Robinson à Marshville et les lieux intermédiaires	
6. De Marshville ou les lieux intermédiaires à Port-Maitland, Dunnville, Port-Colborne et Port-Robinson	
7. De Port-Robinson à Allanburg ou Thorold	
8. De Port-Robinson à Sainte-Catherine ou Port-Dalhousie	
9. De Sainte-Catherine à Port-Dalhousie	
10. De Dunnville à Maitland	
11. De Port-Robinson en passant par l'écluse et la tranchée de Chippawa	
12. De Port-Colborne à Port-Maitland	
13. De la tranchée de Chippawa en passant par l'écluse de Port-Robinson	
14. De Colborne, Dunnville, Maitland et Marshville à Thorold	
15. De Colborne, Dunnville, Maitland et Marshville à Sainte-Catherine	
16. Seulement par la tranchée de Chippawa	
17. Seulement par la tranchée de Port-Robinson	

CANALS DU SAINT-LAURENT.

Sec. 78. La navigation sera divisée en quatre sections, savoir : Cardinal, Cornwall, Beauharnois et Lachine. Des péages seront prélevés sur tout navire et propriété dans la proportion du nombre de sections franchies.

CANAL CHAMBLY.

Sec. 79. Les navires et articles passant de Sorel à Chambly, paieront
Les navires et articles passant de Chambly à Saint-Jean, paieront

CANAUX DE L'OTTAWA.

Art. 80. La navigation sera divisée en trois sections, savoir : Grenville, Carillon et Sainte-Anne. Des taux seront prélevés sur tout navire et articles dans la proportion du nombre de sections franchies.

CANAL RIDEAU.

Art. 81. La navigation de ce canal est divisée en trois sections : "Ottawa," "Smith's-Falls" et "Kingston-Mills." Les navires et fret passant par une section paieront un tiers, deux sections, deux tiers.

RÈGLES GÉNÉRALES.

Art. 82. (a) Toute fraction d'une tonne sera comptée comme une tonne, et les parties de sections seront comptées comme sections entières sur les canaux ci-dessus.

(b.) Le passage de bois en grume ou autre sur aucun des canaux ou sections de ces canaux sera toujours soumis à des règlements à cet effet.

RÈGLEMENTS PARTICULIERS CONCERNANT LES PÉAGES SUR CERTAINS CANAUX.

Art. 83. La houille, excepté sur le canal Welland, passe sur tous les canaux en franchise.—Arrêté du conseil du 7 juin 1869.

Art. 84. Le bois en grume, le bois de service et autres produits passent en franchise sur le Creek Chippawa, entre l'Aqueduc et Port-Robinson.—Arrêté du conseil du 18 mai 1863.

NOTE.

Arrêté du conseil du 27 juin 1890.

Les mots suivants seront ajoutés à l'article 84 :—

(1) "Excepté dans les cas où il sera donné une permission particulière, le canal Grenville est interdit aux trains de bois complets ou fractionnés de quelque nature que ce soit, en conformité de l'arrêté du conseil du 9 juillet 1888.

(2) "Les trains de bois pourront passer par le canal Carillon sans frais de péages, selon l'arrêté du conseil du 9 juillet 1888."

Art. 85. Le minerai de fer, cryolithe ou minerai chimique, paient 5 centins par tonneau sur une section ou sur tous les canaux.

Art. 86. (a) Les marchandises qui auront payé les péages sur toute la ligne des canaux du Saint-Laurent, ou sur le canal Lachine, l'écluse Sainte-Anne et sur les canaux de l'Outaouais et du Rideau, passeront en franchise le canal Welland ; et si les péages ont été payés au canal Chambly, ils seront remboursés à Montréal ou à Kingston-Mills ; et les marchandises qui auront payé tous les péages du canal Welland, passeront en franchise les canaux du Saint-Laurent ou ceux de l'Outaouais ou du Rideau, l'écluse Sainte-Anne et les canaux de Lachine et de Chambly ; pourvu que les articles ayant droit à cette exemption passent en descendant par toute la longueur du canal jusqu'à Montréal, ou en remontant par toute la longueur des canaux du Saint-Laurent, ou des canaux de l'Outaouais et du Rideau jusqu'au lac Ontario.

(b) Tous les articles, effets ou marchandises non désignés ci-dessus, paieront selon le tarif de la catégorie n° 4.

(c) Nul laissez-passer ne sera donné aux remorqueurs ou autres petits navires à moins de 25 centins le minimum, mais des navires ne portant ni fret ni passagers pourront obtenir un permis de saison moyennant \$30, lequel leur permettra de circuler à volonté sur le canal. Arrêté du conseil du 18 avril 1873.

Art. 87. Les marchandises expédiées à un port à l'ouest des canaux du Saint-Laurent, et sur lesquels les péages ont déjà été payés pour leur passage sur ces canaux, peuvent être réexpédiées de ces ports et transportées exemptes de péage sur le canal Welland comme si elles avaient été expédiées directement en premier lieu ; et les marchandises en destination de l'est qui auront payé les péages sur le canal Welland peuvent être transbordées à aucun des ports du lac Ontario et passer ensuite sans payer de nouveaux péages sur les canaux du Saint-Laurent, comme si elles avaient été expédiées directement en premier lieu. Arrêté du conseil du 23 juin 1883.

Art. 88. Durant la saison de navigation de 1889, les péages sur le blé, le maïs, les pois, l'orge et le seigle, expédiés à Montréal ou à quelque port à l'est de Montréal, seront de 2 centins par tonneau, et ces péages couvriront le passage des canaux du Saint-Laurent et du canal Welland ; et si dans le cours de la dite saison le plein péage ordinaire pour le passage de ces denrées sur le canal Welland a été payé, les denrées seront exemptées de tout autre péage sur toute partie du régime des canaux du Saint-Laurent, bien qu'elles ne parcourent pas toute la distance jusqu'à Montréal. Arrêté du conseil du 18 mars 1889.

DROITS DE PORT.

Art. 89. Les navires prenant ou déchargeant du fret sur les propriétés du chemin de fer Welland, à Port-Colborne ou Dalhousie, seront exempts de droits de port ; mais tous les autres navires déchargeant ou prenant un chargement à Port-Dalhousie, Port-Colborne ou Port-Maitland, paieront 2 centins pour chaque tonne de fret qu'ils y prendront ou déchargeront.

DROITS D'EMMAGASINAGE AU BASSIN DU CANAL LACHINE.

Art. 90. Suit le tarif des droits d'emmagasinage qui seront prélevés sur les articles laissés dans les hangars des bassins du canal Lachine :

		Cents.
Blé et autres grains, par semaine,	par boisseau.....	1
Farines	do par baril.....	4
Lard, bœuf, beurre et saindoux	do do.....	5
Cassonade	do par boucaut, 10 cents; par baril.....	5
Liqueurs	{ do par pipe, 15 cents; par tonne.....	12
	{ do par barrique, 10 cents; par quartaut.....	7
Fer, en barres	do par tonneau.....	24
Fer, en saumon	do do.....	12
Sel, excepté aux hangars de Saint-Gabriel	do par 100 boisseaux.....	36
Sel, aux hangars de Saint-Gabriel, après les premières 48 heures	do par sac.....	$\frac{1}{2}$
Balles, paniers, caisses, etc	do par ton. de poids ou d'encombrement.....	24
Charbon	do par chaldron.....	12

Art. 91. (a) Il ne sera rien demandé pour emmagasinage d'articles dans les hangars du bassin du canal Lachine pendant la première période de 47 heures, après laquelle les droits d'emmagasinage ci-dessus seront imposés et perçus.

(b) Les articles non énumérés devront payer selon le tarif ci-dessus.

(c) Tous les articles emmagasinés dans les hangars et y laissés après la première période de quarante-huit heures, paieront les droits sur le pied d'une semaine, quoiqu'ils puissent n'y être restés qu'une fraction de ce temps, et de même pour chaque fraction subséquente.

(d) La main-d'œuvre pour le dépôt et l'enlèvement des articles dans les hangars sera fournie par les propriétaires, ou leurs agents, et à leurs frais.

(e) Tous les articles emmagasinés dans ces hangars seront absolument aux risques du propriétaire, pour dommage par le feu ou autrement.

(f) Tout droit d'emmagasinage devra être payé avant l'enlèvement des articles.—Arrêtés du conseil du 21 août 1846.

Farine.

Art. 92. (a) Il sera permis de laisser la farine dans les hangars deux jours entiers sans payer.

(b) Si elle y est laissée au delà de deux jours ou de 48 heures, cette farine sera assujétie au paiement d'un centin par baril, pour les quatre premiers jours après l'expiration des 48 heures d'exemption.

(c) Si la farine est laissée dans les hangars au delà de quatre jours à un centin par jour par baril, elle sera assujétie à payer deux centins par jour par baril, pour chaque jour qui suivra l'expiration de ces quatre jours.

(d) Toute fraction de jour sera considérée comme un jour entier.—Arrêté du conseil du 31 mai 1856.

TARIF POUR LES NAVIRES FAISANT LE COMMERCE AVEC LES PORTS DE L'EST EN ENTRANT DANS LE CANAL LACHINE AU PORT DE MONTRÉAL.

Art. 93. Les droits suivants seront prélevés sur les navires qui font commerce avec les ports de l'est et entrent dans le canal Lachine au port de Montréal, ainsi que sur certaines marchandises ci-après mentionnées; quarante-huit heures étant allouées aux dits navires pour le déchargement de leur cargaison avant d'être soumis aux droits; et le dit déchargement devant se faire en aval de l'écluse Saint-Gabriel.

	Milles.
Bateaux à vapeur jaugeant 50 tonneaux et plus, par tonneau d'enregistrement, par journée de 24 heures.....	8
Tous autres navires jaugeant 50 tonneaux et plus, par tonneau d'enregistrement, par journée de 24 heures.....	4
Centins.	
Bateaux à vapeur ne jaugeant pas 50 tonneaux d'enregistrement, par journée de 24 h.	40
Tous autres navires jaugeant de 25 à 50 tonneaux d'enregistrement, par journée de 24 heures.....	20
Tous navires ne jaugeant pas 25 tonneaux d'enregistrement, par journée de 24 heures	10
Houille, par chaldron.....	10
Sel, par 100 minots.....	15
Fer de toute espèce, par ton. de poids.....	15
Marchandises de la catégorie n° 6 du tarif des canaux du Canada.....	10

Pourvu, toutefois, que les droits ci-dessus ne soient prélevés que sur les marchandises destinées à la consommation à Montréal, et sur les navires faisant commerce avec ce port.—Arrêté du conseil du 8 juin 1860.

QUAIIAGE À PRÉLEVER SUR LE BOIS DE CHAUFFAGE SUR LES QUAIS ET LES BORDS DU CANAL.

Art. 94. Les droits suivants seront perçus ainsi que mentionné ci-après, savoir:—

(a) Bois de chauffage débarqué sur les quais ou les bords du canal, ou dans des bateaux, barges ou autres navires, occupant quelqu'un des bassins entre le pont de la rue Wellington et l'écluse n° 3, 4 centins par corde, et pour chaque jour que le bois restera dans le canal ou le bassin, ou sur les quais ou les abords du canal après une période de cinq jours, un droit additionnel de 4 centins par corde.—Arrêté du conseil du 7 août 1860.

(b) Le paragraphe qui précède s'appliquera non seulement aux péages à percevoir sur le bois de chauffage sur les quais à Lachine et dans le canal Lachine ainsi que dans le bassin du dit canal, mais encore au bois de chauffage sur les bords et sur les terrains du canal à la Côte Saint-Paul et à Lachine.—Arrêté du conseil du 27 janvier 1862.

LES BASSINS DU CANAL À MONTRÉAL CONSIDÉRÉS COMME PARTIE DU PORT.

Art. 95. Attendu que sous le coup des règlements qui existent aujourd'hui pour la perception des péages sur les canaux, les navires allant à l'est et qui ont payé le péage complet pour un passage d'ouest à l'est par le canal Welland, sont encore frappés d'un péage partiel pour une section du canal s'ils entrent de nouveau dans le canal Lachine ;

Et attendu que souvent les navires chargés de grain et à destination du port de Montréal ne déchargent qu'une partie de leur cargaison à bord des navires de mer dans le port, et entrent de nouveau dans le canal Lachine pour décharger le reste de leur cargaison, soit dans les élévateurs à grain ou les moulins situés le long des bassins du canal ;

Il est ordonné que les bassins du canal sis et situés dans les limites de la cité soient considérés comme formant partie du port de Montréal, en tant seulement qu'est concernée la perception des péages pour les navires ci-dessus mentionnés, entrant de nouveau dans cette partie du canal pour décharger le reste de leur cargaison ; mais que cette règle ne s'appliquera pas au delà, par exemple, lorsque ces navires retourneront dans le port pour prendre cargaison, alors que le péage ordinaire leur sera imposé pour cette seconde sortie du canal. Arrêté du conseil, 8 août 1878.

PHOSPHATE.

Art. 96. Attendu que les bâtiments chargés de grain à destination du port de Montréal prennent fréquemment sur leurs ponts des chargements de phosphate, et que, forcés qu'ils sont de se rendre immédiatement au port pour y décharger leur grain ils acquittent les droits de transit jusqu'à ce point et reviennent subséquemment dans le canal Lachine pour déposer leurs chargements de phosphate dans les entrepôts et paient une deuxième fois sous le coup des règlements actuels les droits de canaux pour cette nouvelle entrée ;

Il est ordonné que les bassins du canal Lachine dans les limites de la cité de Montréal seront à l'avenir considérés comme faisant partie du port de Montréal pour les fins du déchargement du phosphate transporté par les bâtiments en sus de leur chargement de grain tel que ci-dessus décrit ; pourvu cependant que s'ils retournent au port pour y prendre du chargement tels navires soient frappés à leur seconde sortie du canal du droit ordinaire. Arrêté du conseil, 12 juillet 1881.

DROITS D'HIVERNAGE DANS LE CANAL LACHINE.

Art. 97. Suit le tarif des droits d'hivernage par tonneau imposé aux navires hivernant dans le canal Lachine.

Pour chaque bateau, barge, chalan ou autre bâtiment jaugeant dix tonneaux ou moins, soixante-dix centins par bâtiment pour tout l'hiver ; et pour chaque bâtiment de plus de dix tonneaux huit centins additionnels sur chaque dizaine de tonneaux additionnelle de son jaugeage. Arrêté du conseil, 22 août 1879.

PÉAGES ET DROITS SUR LES NAVIRES DANS LE NOUVEAU BASSIN DU CANAL LACHINE.

Art. 98. Il sera permis à la commission du port de Montréal de garder le droit de prélever des péages pour le vieux bassin d'aval, mais le gouvernement gardera le contrôle complet des nouveaux travaux et des nouveaux bassins, ainsi que du revenu qui peut en provenir, et prélèvera sur les navires qui chargent et déchargent dans les nouveaux bassins les mêmes droits que ceux prélevés par la commission pour le vieux bassin. Arrêté du conseil, 26 janvier 1883.

PÉAGES ET DROITS DANS LE PORT DE MONTRÉAL, EN VERTU DES ACTES 40 VIC., CH. 53, ET 42 VIC., CH. 28.

Art. 99.—Droits de tonnage.

Sur les bateaux à vapeur, pour chaque journée de vingt-quatre heures, ou partie d'une journée, qu'ils restent dans le port, à compter de l'heure de leur arrivée jusqu'à celle de leur départ	Par ton. de registre.
Sur tous les autres navires, par jour, comme susdit	1 cent. ½ do

Art. 100.—Droits de quaiage.

Tous effets et marchandises non ailleurs spécifiés	Par tonn.
Foin, paille, fer en gueuse et rebuts de fer, potasse et perlasse	25 cents.
Pommes, paniers et leurs contenu, fleur de farine et farine, poisson, viandes, poix, pommes de terre, goudron, chevaux, bêtes à cornes, moutons, cochons	15 do
Lest, argile, briques réfractaires, gypse, chaux, marbre, phosphates, sable, sel	10 do
Houille et coke, grain et graines de toutes sortes	7½ do
Tarif spécial—briques, 10c. par 1,000 ; bois de chauffage, 5c. par corde ; bois de construction, 10c. par 1,000 pieds mesure de planche	
Or ou argent en lingots, espèces	En franc.

Note.

Art. 101. (a) Sur tous effets et marchandises quelconques, dont on ne saurait facilement constater la quantité en poids, mesure ou autre mode de calcul établi par le tarif, les commissaires du port pourront prélever un droit de ¼ de 1 pour 100 sur leur valeur.

(b) Chaque inscription paiera au moins 5 centins.

(c) Tous effets débarqués sur le quai pour être expédiés de nouveau ne paieront qu'un quaiage.

(d) Le tonneau mentionné dans le tarif des droits de quaiage sera du poids de 2,000 livres ou de 40 pieds cubes d'encombrement, suivant le connaissement.

Art. 102.—*Base d'estimation pour les poids.*

Alcalis, potasse et perlasse.....	3	brls feront	1 tonn.
Pommes, fleur de farine, farine, pommes de terre.....	9	do	1 do
Poissons, viandes, poix, goudron.....	7	do	1 do
Chevaux.....	2	à 1 tonn.	
Bêtes à cornes.....	3	do	
Moutons.....	15	do	
Cochons.....	10	do	

Arrêté du conseil, 1er avril 1881.

TARIF DES DROITS À PRÉLEVER SUR LE BOIS FLOTTANT, ETC., À SON ENTRÉE DANS LE BASSIN À LACHINE.

Art. 103. Les droits suivants seront prélevés sur le bois flottant, le bois d'échantillon et le bois de chauffage, à leur entrée dans le bassin à Lachine et dans le canal Lachine.

Espèces de bois.	Pour recevoir du	Pour chaque mois	Pour passer l'hiver
	bois, etc., y comp. l'usage du bassin ou du quai pen- dant un mois.	suivant pendant la saison de la navigation.	dans le bassin ou sur le quai.
	Cents.	Cents.	Cents.
Bois de construction, carré ou en grume, de toute sorte, de plus de 12 x 12, par mille pieds cubes.....	25	20	35
Bois de construction, en grume ou méplat, de toute sorte, de moins de 12 x 12, par mille pieds de longueur.....	20	15	30
Madriers et planches, y compris toute sorte de bois d'échantillon scié, en radeau, par mille pieds, mesure de planche.....	3	2	3
Pièces de sciage, 12 pieds de longueur (si elles sont plus longues le droit proportionnel), par pièce.....	1	$\frac{1}{2}$	2
Flottes, le 100.....	10	5	10
Traverses, le 100.....	10	5	10
Piquets et perches de clôtures, le mille.....	10	5	10
Douves à barils, le mille.....	8	4	8
do à pipes do.....	8	4	8
do "I.O." do.....	8	4	8
Bois de chauffage sur les bords du canal entre l'écluse n° 3 et l'écluse n° 5, et sur les quais dans le bassin du canal à Lachine.....	3	3	3

NOTE.

Arrêté du conseil, 27 juin 1890.

3. Les mots suivants seront ajoutés à l'article 103 : "Le droit mensuel de trois cents par corde de bois de chauffage est aboli, en conformité de l'arrêté du conseil du 4 février 1880."

Note.

Art. 104. (a) Il ne sera rien alloué pour les fractions de mois ou de la saison d'hiver.

(b) Le bois de chauffage sera cordé sur le bord du canal durant le déchargement, de la façon et aux endroits qui seront indiqués par le surintendant.

(c) Les droits sur le bois de construction seront prélevés à compter de l'achèvement des barrages flottants dans le bassin de Lachine. Arrêté du conseil, 8 juin 1860.

DROITS À PRÉLEVER SUR LES NAVIRES PASSANT L'HIVER DANS LE CANAL RIDEAU.

Art. 105. Les droits d'hivernage pour les navires passant l'hiver dans le bassin du canal à Ottawa, ou en d'autres endroits le long du canal Rideau, sont fixés comme ci-après :—

Dans le bassin du canal à Ottawa, bateaux à vapeur, pour la saison.....	\$ 8 00
do do barges do.....	4 00
Dans les écluses do bateaux à vapeur do.....	50 00
do à d'autres stations, do do.....	15 00

Dans le cas où le ministre le jugerait à propos, il est autorisé à exiger des propriétaires des navires qui passent l'hiver dans les écluses des garanties contre les dommages que pourraient subir les travaux par incendie. Arrêté du conseil, 19 mars 1887.

DROITS À PRÉLEVER POUR LA RÉPARATION DE NAVIRES SUR LES BORDS DES CANAUX.

Art. 106. (a) Les personnes qui réparent les navires sur les bords du canal Lachine auront à payer d'avance la somme de quatre piastres pour chacun de ces navires ; le temps durant lequel un emplacement pourra ainsi être occupé en vertu d'un seul paiement étant limité à six mois, et permission préalable devant être obtenue de l'officier compétent, conformément aux règlements actuels concernant les canaux.

(b) Dans le cas où l'on n'aurait pas obtenu de nouveaux permis, si l'on manque, à l'expiration de la période prescrite, de sortir les navires occupant ainsi les bords du canal, ces navires pourront être vendus en vertu de l'article seize des règlements concernant les canaux. Arrêté du conseil, 5 mars 1880.

Art. 107. Règles concernant la réparation des navires sur les bords du canal Lachine, du canal Beauharnois et de celui de Chambly :—

(a) Les réparations ne seront exécutées qu'aux endroits qui auront été indiqués et approuvés par le surintendant.

(b) Pour chaque navire halé ou mis à flot pour être réparé, il sera prélevé en sus de tout autre droit la somme d'une piastre, ce qui permettra à ce navire de rester là un mois; chaque mois additionnel ou fraction de mois pendant lequel y demeurera le navire devant entraîner le prélèvement d'une somme supplémentaire d'une piastre.

(c) Dans le cas, cependant, où un navire halé pour être réparé sur les bords du canal resterait là durant l'hiver, il ne sera prélevé sur ce navire qu'une somme de quatre piastres (en sus des droits ordinaires exigibles pour l'hivernage); la période de temps ainsi spécifiée s'étendant du 1er novembre au 1er juin inclusivement.

(d) Tout navire restant sur le bord du canal après y avoir passé l'hiver sera soumis à une charge d'une piastre par mois ou fraction de mois pour le temps qu'il y restera subséquemment.

(e) Tout navire qui restera plus d'un an sur le bord du canal sera soumis pour tel laps de temps qu'il y restera ainsi après cette période, à une charge de deux piastres par mois ou fraction de mois durant toute l'année.

(f) Ces différents droits seront tous payables au bureau du percepteur le premier jour de chaque mois.

(g) Ces règles devront être entendues comme s'appliquant à tous les cas où le bord du canal est employé d'une manière quelconque aux réparations de navires, que ces navires soient dans le moment halés ou non. Arrêté du conseil, 6 août 1881.

CANAL SAINT-PIERRE.

Art. 109. Sur chaque bâtiment qui passera par ce canal, deux centins par tonneau pour le bâtiment, et un centin par tonneau pour le fret, pour aller, et autant pour le retour. Arrêté du conseil, 23 juin 1883.

ARRÊTÉ DU CONSEIL.

12 décembre 1889.

Vu un mémoire du 10 décembre 1889, dans lequel le ministre des chemins de fer et canaux représente qu'en certains cas il a été d'usage d'amarrer des navires pour l'hiver le long des jetées du canal mais non en dedans des portes, et que ces navires, bien que trouvant en ceci un certain avantage, ne sont pas protégés comme ils le seraient à l'intérieur contre la hausse et la baisse de l'eau, mais que néanmoins on les a assujétis aux droits d'hivernage;

Le ministre recommande en conséquence que dorénavant, à compter du présent hiver, mais sans autre rétroactivité, il ne soit exigé aucun droit des navires hivernant ainsi en dehors des écluses des canaux de l'Etat.

Le comité soumet la recommandation ci-dessus à l'approbation de Votre Excellence.

HOTEL DU GOUVERNEMENT, À OTTAWA.

MERCREDI, 26e jour de février 1890.

PRÉSENT :

SON EXCELLENCE LE GOUVERNEUR GÉNÉRAL EN CONSEIL.

ATTENDU que l'on estime à propos de continuer durant la saison prochaine le péage spécial exigé de certaines denrées en destination de l'est sur le canal Welland et les canaux du Saint-Laurent;

Il a plu à Son Excellence le gouverneur général, en vertu des pouvoirs qui lui sont conférés par le chapitre 37 des Statuts révisés, intitulé : "Acte concernant le département des chemins de fer et canaux," et de l'avis du Conseil privé de la reine pour le Canada, ordonner que le péage spécial de deux (2) centins par tonneau exigé l'an dernier de certaines céréales, savoir, le blé, mais, pois, orge et seigle, en destination de Montréal ou d'un port de l'est de Montréal, sur le canal Welland et les canaux du Saint-Laurent, soit continué durant la saison prochaine et pas au delà.

Il a plu en outre à Son Excellence ordonner, de l'avis du Conseil privé de la reine pour le Canada, la continuation, durant la même période seulement, de l'arrangement en vertu duquel les dites céréales qui auront acquitté les pleins péages ordinaires pour le passage sur le canal Welland, seront exemptées du paiement de péages additionnels sur les canaux du Saint-Laurent, même si elles ne doivent pas se rendre jusqu'à Montréal."

Arrêté du conseil, 5 mai 1890.

Il a plu à Son Excellence, en vertu des pouvoirs qui lui sont conférés par le chapitre 37 des Statuts révisés, intitulé : "Acte concernant le département des chemins de fer et canaux," et de l'avis du Conseil privé de la reine pour le Canada, ordonner que l'avoine destinée à l'exportation, sera ajoutée, et la dite avoine est par le présent ajoutée à la liste des céréales spécifiée dans l'arrêté du conseil du 26 février 1890, qui autorise la continuation durant la saison de 1890 du péage spécial de deux (2) centins par tonneau pour le passage de ces céréales par le canal Welland et les canaux du Saint-Laurent, en destination de Montréal ou d'un port de l'est de Montréal.

En mettant à exécution l'arrêté du conseil ci-dessus, le percepteur des péages sur le canal Welland continuera à exiger le plein péage, et la modération de taxe sera allouée par le département sous forme de remboursement quand les expéditeurs auront prouvé qu'on s'est conformé aux conditions voulues par l'arrêté du conseil.

Arrêté du conseil, 11 avril 1890.

Il a plu à Son Excellence, en vertu des pouvoirs qui lui sont conférés par le chapitre 37 des Statuts révisés, intitulé : "Acte concernant le département des chemins de fer et canaux," et de l'avis du Conseil privé de la reine pour le Canada, ordonner que pour la saison de navigation prochaine seulement, le péage pour le passage de la houille bitumineuse à destination de l'est sur le canal Welland sera réduit, et le dit péage est par le présent réduit de 20 centins à 10 centins par tonneau.

Arrêté du conseil, 16 mai 1890.

Il a plu à Son Excellence, en vertu des pouvoirs qui lui sont conférés par le chapitre 31 des Statuts révisés, intitulé : "Acte concernant le département des chemins de fer et canaux," et de l'avis du Conseil privé de la reine pour le Canada, ordonner que les règles et règlements pour l'administration, l'entretien, l'usage et la protection des canaux du Canada, faits et établis par l'arrêté du conseil du 26^e jour d'octobre 1889, ainsi que les modifications et additions qui y ont été faites, seront appliqués, et ces règles et règlements sont par le présent appliqués au canal Murray, à l'exception de ce qui dans l'espèce se rapporte particulièrement et exclusivement aux travaux y dénommés.

Arrêté du conseil, 20 mai 1890.

Il a plu à Son Excellence, en vertu des pouvoirs qui lui sont conférés par le chapitre 37 des Statuts révisés, intitulé : "Acte concernant le département des chemins de fer et canaux," et de l'avis du Conseil privé de la reine pour le Canada, ordonner que les péages à imposer et percevoir sur le canal Murray maintenant ouvert à la circulation régulière seront fixés, et les dits péages sont par le présent fixés à un huitième des péages exigés pour le passage des canaux du Saint-Laurent.

Arrêté du conseil, 22 mai 1890.

Il a plu à Son Excellence, en vertu des pouvoirs qui lui sont conférés par le chapitre 37 des Statuts révisés, intitulé : "Acte concernant le département des chemins de fer et canaux," et de l'avis du Conseil privé de la reine pour le Canada, ordonner que les dispositions de l'arrêté du conseil du 1^{er} jour de juin 1888, en vertu desquelles les steamers spécialement nolisés pour le transport de partis de plaisance allant et revenant le même jour sur le même steamer, étaient pour cette saison seulement taxés à la moitié des péages ordinaires pour le passage du canal Welland et de l'écluse de Sainte-Anne, seront continués, et les dites dispositions sont par le présent continuées en vigueur pour la présente saison de 1890 seulement.

Arrêté du conseil, 30 juin 1890.

Il a plu à Son Excellence, en vertu des pouvoirs qui lui sont conférés par le chapitre 37 des Statuts révisés, intitulé : "Acte concernant le département des chemins de fer et canaux," et de l'avis du Conseil privé de la reine pour le Canada, ordonner que les dispositions de l'arrêté du conseil du 22 mars 1890, en vertu desquelles les steamers spécialement nolisés pour le transport de partis de plaisance allant et revenant le même jour sur le même steamer, étaient taxés à la moitié des péages ordinaires pour le passage du canal Lachine et de l'écluse de Sainte-Anne, pour la saison courante, seront étendues, et ces dispositions sont par le présent étendues au canal Welland pour la saison de 1890 seulement, savoir, pour les partis de plaisance allant de Toronto ou Hamilton à Sainte-Catherine et revenant le même jour.

ARRÊTÉ DU CONSEIL.

27 septembre 1890.

Sur mémoire du ministre des chemins de fer et canaux en date du 25 septembre 1890, représentant qu'à la date du 20 août 1890, un arrêté du conseil a été passé à l'effet de défendre l'emploi de chevaux de halage entre l'entrée d'aval du canal de Cornwall et l'écluse n^o 20 pendant les travaux de l'agrandissement du canal ;

Le ministre, considérant que cette défense entraîne l'emploi de remorqueurs et une augmentation de frais pour les intéressés, recommande, de l'avis du chef administratif du département des chemins de fer et canaux, que tous les remorqueurs employés faisant exclusivement le service de remorquage sur cette section du canal, aient le privilège de passer sans péage soit en remontant soit en descendant le canal entre l'entrée d'aval du canal et l'écluse n^o 20 jusqu'à l'achèvement des travaux d'agrandissement de cette section.

Le comité soumet la recommandation ci-dessus à l'approbation de Votre Excellence.

ARRÊTÉ DU CONSEIL.

27 septembre 1890.

PRÉSENT :

SON EXCELLENCE LE GOUVERNEUR EN CONSEIL.

Il a plu à Son Excellence, en vertu des pouvoirs qui lui sont conférés par le chapitre 37 des Statuts révisés, intitulé : "Acte concernant le département des chemins de fer et canaux," et de l'avis du Conseil privé de la reine pour le Canada, déclarer que le canal Tay, aujourd'hui terminé, fait partie du canal Rideau, et que les règles et règlements pour l'administration, l'entretien, l'usage et la protection des canaux du Canada, faits et établis par l'arrêté du conseil du 26 octobre 1889 (arrêts du conseil de 1889, chapitre 115), ainsi que les modifications et ajoutés, s'appliqueront au dit canal Tay, à l'exception de ce qui dans l'espèce se rapporte spécialement et exclusivement aux travaux autres que le canal Rideau.

Et il a encore plu à Son Excellence, en vertu des pouvoirs conférés par le dit acte, et de l'avis du Conseil privé de la reine pour le Canada, établir les péages suivants, et en autoriser la perception, sur le bras Tay du canal Rideau, aujourd'hui ouvert à la circulation régulière, savoir :

De Perth à Smith's-Falls, 1 section, ou $\frac{1}{4}$ du péage pour le canal Rideau.

De Perth à Kingston, 2 sections, ou $\frac{2}{3}$ du péage pour le canal Rideau.

De Perth à bassin à Ottawa, 2 sections, ou $\frac{2}{3}$ du péage pour le canal Rideau.

De Perth à la rivière Ottawa, 3 sections, ou le plein péage du canal Rideau.

Une partie de section sera traitée comme une section complète pour la perception des péages.

Arrêté du conseil, 31 octobre 1890.

Il a plu à Son Excellence, en vertu des pouvoirs qui lui sont conférés par le chapitre 37 des Statuts révisés, intitulé : “ Acte concernant le département des chemins de fer et canaux, ” et de l'avis du Conseil privé de la reine pour le Canada, établir les péages et droits suivants, et en autoriser la perception, pour l'usage de la cale sèche à Bobcaygeon, et des écluses du canal de la Vallée de la Trent, pour l'hiver et autres périodes moins longues.

Pour les navires.	Hiver.	Par jour.	Par semaine.
	\$	\$	\$
De plus de 15 tonneaux	30	4	12
De 15 tonneaux ou moins	20	3	10

HOTEL DU GOUVERNEMENT, À OTTAWA.

MERCREDI, 25e jour de mars 1891.

PRÉSENT :

SON EXCELLENCE LE GOUVERNEUR GÉNÉRAL EN CONSEIL.

Il a plu à Son Excellence, après avoir examiné le tarif des péages sur les canaux du Canada, et les différents arrêtés du conseil en vertu desquels un droit spécial a été de temps à autre imposé temporairement sur certaines denrées alimentaires passant par le canal Welland et les canaux du Saint-Laurent à destination de Montréal et des ports à l'est de cette dernière ville, et en vertu des pouvoirs qui lui sont conférés par le chapitre 37 des Statuts révisés, intitulé : “ Acte concernant le département des chemins de fer et canaux, ” et de l'avis du Conseil privé de la reine pour le Canada, ordonner que les modifications suivantes seront faites au tarif des péages en vigueur sur les canaux, et le dit tarif est en conséquence modifié comme suit :—

Il sera fait une remise des péages perçus sur le blé, le maïs, les pois, l'orge, le seigle et l'avoine (destinés à l'exportation) qui auront été transportés par les canaux Welland et du Saint-Laurent à destination de Montréal ou de ports à l'est de cette ville.

Cette remise devra réduire les péages à deux centins par chaque tonneau des produits ci-dessus ou de l'un d'eux aux conditions suivantes :—

1. Sur preuve que les produits ci-dessus, sur lesquels on pourra réclamer la remise, auront été primitivement expédiés à destination de Montréal ou de ports à l'est de cette ville avant de passer le canal Welland, et

2. Sur preuve qu'ils ont été réellement transportés à Montréal ou à l'un des ports à l'est de cette ville.

3. Le transbordement, s'il est opéré à un port intermédiaire canadien, n'empêchera pas d'accorder cette remise.

Le présent arrêté du conseil ne sera en vigueur que pour l'année 1891.

(Signé)

JOHN J. MCGEE.

Greffier, Conseil privé.

L'honorable

Ministre des chemins de fer et canaux.

HOTEL DU GOUVERNEMENT, À OTTAWA.

MERCREDI, le 29e jour d'avril 1891.

PRÉSENT :

SON EXCELLENCE LE GOUVERNEUR GÉNÉRAL EN CONSEIL.

Il a plu à Son Excellence, en vertu des pouvoirs qui lui sont conférés par le chapitre 37 des statuts révisés, intitulé : “ Acte concernant le département des chemins de fer et canaux, et de l'avis du Conseil privé de la reine pour le Canada, ordonner que les dispositions de l'arrêté du conseil du 25 mars 1891, autorisant la réduction des péages à deux centins (2 cts) par tonneau, pour le transport par le canal Welland et les canaux du Saint-Laurent de certains produits agricoles et dénommés, seront appliquées à toute partie de toute telle cargaison alléguée à Port-Colborne et rechargée pour être expédiée à Port-Dalhousie, et, de plus, que les dispositions du dit arrêté du conseil seront appliquées aux dits produits quand ils seront expédiés des ports canadiens du lac Ontario.

(Signé)

JOHN J. MCGEE,

Greffier, Conseil privé.

L'honorable

Ministre des chemins de fer et canaux.

HOTEL DU GOUVERNEMENT, À OTTAWA.

MERCREDI, le 29^e jour d'avril 1891.

PRÉSENT :

SON EXCELLENCE LE GOUVERNEUR GÉNÉRAL EN CONSEIL.

Il a plu à Son Excellence, en vertu des pouvoirs qui lui sont conférés par le chapitre 37 des Statuts révisés, intitulé : " Acte concernant le département des chemins de fer et canaux," et de l'avis du Conseil privé de la reine pour le Canada, ordonner que les dispositions des arrêtés du conseil du 22 mai 1890, et du 30 juin 1890, en vertu desquelles les steamers spécialement nolisés pour le transport des partis de plaisance allant et revenant le même jour sur le même steamer, étaient taxés à la moitié des péages ordinaires pour le passage du canal Lachine et de l'écluse de Sainte-Anne, et pour le passage du canal Welland, dans le cas des partis de plaisance allant de Toronto ou Hamilton à Sainte-Catherine, seront continuées pour la saison prochaine seulement, en ajoutant cependant aux dites dispositions pour la saison prochaine, que ce droit réduit conditionnellement s'appliquera aux partis de plaisance allant de Sainte-Catherine à Toronto ou Hamilton.

(Signé.)

JOHN J. MCGEE,

Greffier, Conseil privé.

L'honorable

Ministre des chemins de fer et canaux.

COPIE du rapport d'un comité de l'honorable Conseil privé, approuvé par Son Excellence le gouverneur général en conseil le 18 mai 1891.

Le comité, sur la proposition du ministre des chemins de fer et canaux au sujet des arrêtés du conseil du 25 mars et du 29 avril dernier, autorisant la réduction des péages sur certaines denrées passant par les canaux, dont les dispositions sont exécutées au moyen d'une remise de l'excédent de péages payés recommande que la dite remise soit payée à la fin de la présente saison, le ou vers le 1^{er} décembre, et non dans le cours de la saison comme autrefois.

(Signé.)

JOHN J. MCGEE,

Greffier, Conseil privé.

L'honorable

Ministre des chemins de fer et canaux.

HOTEL DU GOUVERNEMENT, À OTTAWA.

LUNDI, le 18^e jour de mai 1891.

PRÉSENT :

SON EXCELLENCE LE GOUVERNEUR GÉNÉRAL EN CONSEIL.

Il a plu à Son Excellence, en vertu des pouvoirs qui lui sont conférés par l'article 13 du chapitre 37 des Statuts révisés, intitulé : " Acte concernant le département des chemins de fer et canaux," et de l'avis du Conseil privé de la reine pour le Canada, ordonner que tous les dragueurs et bateaux de l'Etat passeront par les canaux en franchise, pourvu que les dits dragueurs et bateaux ne nuisent pas au passage des autres navires quels qu'ils soient.

(Signé.)

JOHN J. MCGEE,

Greffier, Conseil privé.

L'honorable

Ministre des chemins de fer et canaux.

Arrêté du conseil, 18 mai 1891.

Attendu que les travaux exécutés par les entrepreneurs pour l'agrandissement du canal Cornwall empêchent les bateaux à vapeur de la Compagnie de navigation Richelieu et Ontario d'arriver au quai sur la rivière en face du village de Cornwall, et que les dits bateaux à vapeur sont obligés, au lieu d'arrêter au dit quai, de passer par les deux écluses à l'entrée d'aval du canal pour arriver à un autre quai au village ;

Il a plu à Son Excellence, en vertu des pouvoirs qui lui sont conférés par l'article 13 du chapitre 37 des Statuts révisés, intitulé : " Acte concernant le département des chemins de fer et canaux," et de l'avis du Conseil privé de la reine pour le Canada, ordonner que les dits bateaux à vapeur de la Compagnie de navigation Richelieu et Ontario passeront en franchise par les dites deux écluses de l'entrée d'aval du canal Cornwall.

(Signé.)

JOHN J. MCGEE

Greffier, Conseil privé.

LOYERS DE CHUTES D'EAU.

ANNEXE

Dt. N° 26.—LOYERS de chutes d'eau, etc.—

Balance due le 1er juillet 1890.	Acquis, années expirées le 13 juin 1891.	Total.	Numéro.	Désignation des travaux.	Occupant actuel.	Premier locataire.
\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.				
280 95	187 30	468 25	1	Canal Welland	Wood et Green	R. Laurie
1,080 00	240 00	1,320 00	2	do	S. Neelan	R. et J. Laurie
90 00	20 00	110 00	3	do	do	do
	176 00	176 00	4	do	do	A. Muir
1,050 00		1,050 00	5	do	Andrews et Fils	Donaldson, Andrews et Ross
1,270 50		1,270 50	6	do	do	do
200 00	100 00	300 00	7	do	do	Wm. Hutchison
910 00	260 00	1,170 00	8	do	Tuttle, Date et Rodden	J. L. Ranney
375 00	150 00	525 00	9	do	S. Neelan	C. Phelps
100 00	40 00	140 00	10	do	Norris et Neelan	do
167 66	167 66	335 32	11	do	Cie manufacturière de Whitman et Barnes	R. Collier
280 00	140 00	420 00	12	do	J. B. Smith	Thos. Towers
250 00	500 00	750 00	13	do	do	Cie de chutes d'eau de Sainte-Catherine
	20 00	20 00	14	do	do	Cie du gaz de Sainte-Catherine et Welland
750 00	75 00	825 00	15	do	do	J. C. et J. Gillespie
35 00		35 00	16	do	do	Cie des chars urbains de Sainte-Catherine
100 50		100 50	17	do	do	John F. Rees
	75 00	75 00	18	do	Cie manufacturière de Whitman et Barnes	H. Jarvis
10 00	10 00	20 00	19	do	do	do
540 00	216 00	756 00	20	do	McLeary et McLean	Wm. Beatty
240 00	240 00	480 00	21	do	Fil. de coton de Lybster	Gordon et McKay
120 00	240 00	360 00	22	do	do	John Riordon
100 00	200 00	300 00	23	do	do	do
206 00	400 00	600 00	24	do	Fil. de coton de Merritton	King et Dolan
400 00	400 00	800 00	25	do	Corporation du village de Merritton	James Wilson
150 00	60 00	210 00	26	do	do	do
100 00	50 00	150 00	27	do	do	Fil. de coton de Lybster
31 80	63 60	95 40	28	do	Filature de coton et de lainages de Thorold	Wm. Beatty
50 00	50 00	100 00	29	do	John McDonagh	W. H. Ward
580 00	146 00	726 00	30	do	do	do
2 00	-1 00	3 00	31	do	do	Cie ch. fer Central de Ste-Catherine et Niagara
50 00		50 00	32	do	do	John Battle
160 00	80 00	240 00	33	do	do	do
111 00	222 00	333 00	34	do	Howland, Jones et Cie.	P. Howland
65 00	130 00	195 00	35	do	James Norris	Brown et Ross
40 00	80 00	120 00	36	do	Arch. Dobbie	Cie de prêt du c. Welland
55 00	110 00	165 00	37	do	C. J. Jones	McPherson et Wier
	5 00	5 00	38	do	do	Corporation de Thorold
60 00	120 00	180 00	39	do	J. Davey, jeune	John Battle
	183 50	183 50	40	do	do	do
5,007 46		5,007 46	41	do	do	Wright et Duncan
60 00	20 00	80 00	42	do	do	P. H. Musson
940 00		940 00	43	do	J. et J. Abbey	McFarland et Lemon
86 00	86 00	172 00	44	do	do	John Hill
710 00		710 00	45	do	S. Neelan	Cie bas. rad., Pt-Robinson

A.—Suite.

Comptes des locataires, 1890-91.

Av.

Description de la propriété.	Nombre.	Date du compte.	Rabais autorisés.	Payé durant l'année.	Balance due le 30 juin 1891.	Total.
			\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.
Moulin à moudre, déversoir n° 1, Port-Dalhousie	130	juin 1891		93 65	374 60	468 25
Lot de moulin do do	230	do 1891			1,320 00	1,320 00
Lot près du do do	330	do 1891			110 00	110 00
Bassins près du do do	430	do 1891		88 00	88 00	176 00
Bassin de radoub, partie de l'écluse n° 1 do	5	1er jan. 1882			1,050 00	1,050 00
Scierie, déversoir n° 1 do	6	1er jan. 1882			1,270 50	1,270 50
Lot pour quai, extrém. est, jetée est do	7	30 juin 1891			300 00	300 00
Moulin Union, près écluse n° 2, Sainte-Catherine	8	30 do 1891			1,170 00	1,170 00
Moulin Rouge des Marchands do	9	30 do 1891		450 00	75 00	525 00
Quai à l'écluse n° 4 do	10	30 do 1891			140 00	140 00
Scierie à l'écluse n° 5 do	11	30 do 1891		167 66	167 66	335 32
Moulin à moudre, nouv. écluse n° 10 do	12	30 do 1891			420 00	420 00
Pouvoir d'eau, des écluses n° 3 à 11 do	13	30 do 1891		500 00	250 00	750 00
Lot pour quai à l'écluse n° 4 do	14	1er jan. 1892		20 00		20 00
Lot près de l'écluse n° 5 do	15	1er oct. 1891			825 00	825 00
Privilege d'établir un pont au-dessus d'un passage d'eau, Sainte-Catherine	16	1er do 1886			35 00	35 00
16½ acres du lot 11, con. 7, Grantham, pour pâturage, Sainte-Catherine	17	1ermars 1885			100 50	100 50
Anc. maison d'écluse, écluse n° 6, Ste-Catherine	18	1er oct. 1891		75 00		75 00
Partie du lot 16, con. 4, Grantham, pour voilerie, Sainte-Catherine	19	1er juill. 1892		10 00	10 00	20 00
Scierie à l'écluse n° 20, Merritton	20	30 juin 1801			756 00	756 00
Fil. de coton aux lots 12, 13 et 14, Merritton	21	30 do 1891			480 00	480 00
Lots de grève aux lots 16, 18, 19 et 21 do	22	30 do 1891			240 00	120 00
Fabrique de papier, lot 17 do	23	30 do 1891			200 00	100 00
Approvis. d'eau aux filatures do	24	30 do 1891		400 00	200 00	600 00
Lot entre l'écluse n° 25 et les portes de prise-d'eau, Merritton	25	30 do 1891			800 00	800 00
Approvis. d'eau à Merritton	26	30 do 1891		120 00	90 00	210 00
Part. des lots 11 et 12, con. 10, Merritton	27	1er fév. 1892			150 00	150 00
Tannerie à l'écluse n° 22, Thorold	28	30 juin 1891		63 60	31 80	95 40
Fabrique do 23 do	29	30 do 1891			100 00	100 00
Scierie do 23 do	30	30 do 1892			726 00	726 00
Voie ferrée à trav. les villes de Thorold et Merritton	31	1er oct. 1891			3 00	3 00
Quai et droit de passage au delà du coursier à l'écluse n° 25, Thorold	32		50 00		240 00	240 00
Moulins à plâtre à l'écluse n° 25, Thorold	33	30 juin 1891			222 00	333 00
Moulins à moudre do 25 do	34	30 do 1891		111 00	65 00	195 00
Moulin des marchands, écluse n° 23, Thorold	35	30 do 1891		130 00	120 00	120 00
Atelier de machines do 22 do	36	30 do 1891			165 00	165 00
do do 23 do	37	30 do 1891			5 00	5 00
Partie du lot 17, près de l'écluse n° 24, Thorold	38	1er oct. 1891			180 00	180 00
Lot de grève, Thorold	39	30 juin 1891			183 50	183 50
Maison d'écluse, Merritton	40	30 do 1891			5,007 46	5,007 46
Moulin à moudre, Allanburg	41	1er jan. 1882			80 00	80 00
Entrepôt do	42	1er avr. 1891			940 00	940 00
Scierie, Port-Robinson	43	— fév. 1876			129 00	172 00
Moulin à moudre, Port-Robinson	44	30 juin 1891		43 00	710 00	710 00
Eau pour le flottage de vaisseaux, Port-Robinson	45	30 do 1891				

ANNEXE

Dr.

N° 26.—LOYERS de chutes d'eau, etc.—

Balance due le 30 juillet 1890.	Acquis, année terminée le 30 juin 1890.	Total.	Description des travaux.	Occupant actuel.	Premier locataire.
¢ cts.	¢ cts.	¢ cts.	Numéro.		
141 15		141 15	46	Canal Welland.	Henderson Frères.
151 30		151 30	47	do	do
300 00		300 00	48	do	do
40 00		40 00	49	do	do
	1 00	1 00	50	do	do
	1 00	1 00	51	do	do
90 00	45 00	135 00	52	do	do
80 60	20 00	100 00	53	do	do
4 00	1 00	5 00	54	do	do
	120 00	120 00	55	do	do
	120 00	120 00	56	do	do
	5 00	5 00	57	do	do
12 50	25 00	37 50	58	do	L. G. Carter
	20 00	20 00	59	do	do
12 50	25 00	37 50	60	do	J. et F. Conlin
	1 00	1 00	61	do	do
	24 00	24 00	62	do	do
719 86	160 00	879 86	63	do	Edward Lee
50 00	10 00	60 00	64	do	do
986 97	143 00	1,129 97	65	do	A. McDonald
570 00	180 00	750 00	66	do	R. Chambers
613 94	130 00	743 94	67	do	S. et J. Haney
315 61	80 00	395 61	68	do	S. Walthe et Cie
809 72	113 00	922 72	69	do	S. et J. Haney
230 00	153 34	383 34	70	do	Wm. Schofield
1,051 50	208 00	1,259 50	71	do	M. A. Smith
70 00		70 00	72	do	do
60 00		60 00	73	do	do
230 00	115 00	345 00	74	do	do
	360 00	360 00	75	do	Moody et Fils
23,346 92	7,324 40	30,671 32			
	246 00	246 00	1	Canal de Williamsburg.	Wm. Gibson
4,800 00	160 00	4,960 00	2	do	Fabrique d'amidon d'Edwardsburg
1,492 62	210 00	1,702 62	3	do	P. O'Keef
45 00	5 00	50 00	4	do	do
	12 00	12 00	5	do	do
	5 00	5 00	6	do	E. E. Gilbert
	5 00	5 00	7	do	do
70 00	140 00	210 00	8	do	do
70 00	140 00	210 00	9	do	Cameron et McInnis
80 00	20 00	100 00	10	do	do
24 00	24 00	48 00	11	do	do
35 00	70 00	105 00	12	do	do
	1 00	1 00	13	do	do
10 00	10 00	20 00	14	do	do
	70 00	70 00	15	do	do
6,626 62	1,118 00	7,744 62			

A.—Suite.

Comptes des locataires, 1850-91—Suite.

Av.

Description de la propriété.	Numéro.	Date du compte.	Rabais autorisé.	Payé pendant l'année.	Balance due le 30 juin 1891.	Total.
			¢ cts.	¢ cts.	¢ cts.	¢ cts.
Lot de quai, Welland.	46	31 déc. 1866			141 15	141 15
do	47	31 do 1866			151 30	151 30
do	48	30 juin 1878			300 00	300 00
do	49	1er avril 1848			40 00	40 00
Lot pour pâturage, Welland.	50	1er déc. 1892			1 00	1 00
Approvis. d'eau par un tuyau de 10 pcs., Welland.	51	30 juin 1891			1 00	1 00
do pour le palais de justice	52	1er janv. '92				
Surplus d'eau, en hiver seulement, près de l'aqueduc, Welland.	53	1er août 1890		45 00	90 00	135 00
Lot sur la rue Main, ouest, Welland.	54	1er mars '91			100 00	100 00
Lot à bâtir, Welland.	54	1er mars '91			5 00	5 00
Chute d'eau pour la ville de Welland.	55	1er oct. 1891		120 00	120 00	120 00
Chute d'eau p. la maison de pompes, etc., Welland.	56	1er jan. 1892		80 00	40 00	120 00
Lot pour bâtir, Welland.	57	1er juillet '92		5 00	5 00	5 00
Lot de quai, Port-Colborne.	58	30 juin 1891			37 50	37 50
Lot pour élévateur, Port-Colborne.	59	1er jan. 1891		20 00	20 00	20 00
Lot pour cour à houille et bois, Port-Colborne.	60	30 juin 1891		37 50	37 50	37 50
Chemin à travers les terres du canal jusqu'à la traverse du ch. de fer Grand-Tronc, Port-Colborne.	61	1er nov. 1892		1 00	1 00	1 00
Lots pour une fabrique au village de Petersburg.	62	1er mars 1892		24 00	24 00	24 00
Moulin à farine, Marshville.	63	30 juin 1891		497 67	382 19	879 86
Part. des lots 18 et 19, con. 4, Wainfleet, Marshville.	64	1er juill. 1892			60 00	60 00
Moulin à scier, Broad-Creek.	65	30 juin 1891			1,129 97	1,129 97
do à farine et à scier, Dunnville.	66	30 do 1891			750 00	750 00
do à farine et à scier, Dunnville.	67	30 do 1891			743 94	743 94
do à farine do	68	30 do 1891			395 61	395 61
do à carder do	68	30 do 1891			922 72	922 72
do à plâtre do	69	30 do 1891			333 34	333 34
do à farine do	70	30 do 1891			1,259 50	1,259 50
do à scier do	71	30 do 1891			70 00	70 00
Lot de quai do	72	1er jan. 1882			60 00	60 00
Lot pour tannerie do	73	1er mars '84			345 00	345 00
Chute d'eau pour la lumière électriq., Dunnville.	74	1er jan. 1892			360 00	360 00
Lot de grève, Dunnville.	75	1er do 1891				
			50 00	3,725 58	26,895 74	30,671 32
Moulin à farine, rue du Moulin, Cardinal.	1	30 juin 1891		123 00	123 00	246 00
Fabrique d'amidon, Edwardsburg.	2	30 do 1891			4,960 00	4,960 00
Tannerie do	3	30 do 1891			1,702 62	1,702 62
Partie du lot 6, con. 1 do	4	1er juill. 1890			50 00	50 00
Terrains à pâturage, canal des Galops.	5	1er mars 1892		12 00	12 00	12 00
do do	6	1er août 1892		5 00	5 00	5 00
do do	7	1er do 1892		5 00	5 00	5 00
Lot près du do	8	30 juin 1891		140 00	70 00	210 00
Moulin à farine à l'écluse Matilda.	9	30 do 1891		140 00	70 00	210 00
do do	10	30 do 1891			100 00	100 00
Lot de quai n° 2, Pointe Iroquois.	11	30 août 1891			48 00	48 00
do do	12	1er déc. 1891			35 00	105 00
Lot de grève et surplus d'eau pour la pompe.	13	30 juin 1891		70 00	1 00	1 00
Lot n° 4 pour école à Matilda.	14	1er mai 1892			10 00	20 00
Partie du lot n° 32, con. 1, Matilda.	15	1er do 1892				
Lot de grève et chute d'eau pour actionner une pompe.	15	1er jan. 1892		70 00		70 00
				575 00	7,169 62	7,744 62

ANNEXE

Dr. N° 26.—LOYERS de chutes d'eau et autres, etc.—

Balance due le 1er juillet 1890.	Acquis, année expirée le 30 juin 1891.	Total.	Numéro.	Désignation des travaux.	Occupant actuel.	Premier locataire.
\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.				
120 00	240 00	360 00	1	Canal Cornwall		Andrew Hodge
75 00	150 00	225 00	2	do	Cie permanente de prêt.	A. F. Gault
	135 00	135 00	3	do		Geo. Stephen
	120 00	120 00	4	do		Fil. de coton de Stormont
	25 00	25 00	5	do		Flack, Frères
10 00		10 00	6	do		Loney et Campbell
	120 00	120 00	7	do		Fab. de papier de Toronto
10 00	5 00	15 00	8	do		do
270 00		270 00	9	do		W. D. et G. C. Wood
60 00	20 00	80 00	10	do		Henry Harrison
247 50		247 50	11	do		J. et C. H. Wood
792 50	815 00	1,607 50				
		60 00	1	Canal Beauharnois		St. Amour et Cie.
100 00		100 00	2	do	N. Papineau	D. P. Pease
60 00	20 00	80 00	3	do		J. Demers et Cie.
40 00	20 00	60 00	4	do		M. Julien
418 50		418 50	5	do		A. Buntin
500 00	1,000 00	1,500 00	6	do		do
20 00	20 00	40 00	7	do		do
60 00	120 00	180 00	8	do	T. et N. Bolduc	F. X. Poitras
120 00	120 00	240 00	9	do	J. Wattie	P. Poulin
1,200 00	400 00	1,600 00	10	do		Fil. de coton de Montréal
20 00	20 00	40 00	11	do		do
40 00	40 00	80 00	12	do		Jas. T. Anderson
35 00	35 00	70 00	13	do		Cie de Navigation du lac Saint-François
23 00	23 00	46 00	14	do	Valleyfield Canning Co.	R. N. Walsh
69 00	23 00	92 00	15	do		Jas. Anderson
80 00	20 00	100 00	16	do	E. Dion	C. E. Wilson
120 00	40 00	160 00	17	do		O. Trempe
60 00	20 00	80 00	18	do	Jas. T. Anderson	J. Cardinal
	10 00	10 00	19	do		O. Longtin
20 00	20 00	40 00	20	do		O. P. Dennie
	15 00	15 00	21	do		Succession de A. Hodge
	14 00	14 00	22	do		Alex. Cockburn
40 00	40 00	80 00	23	do		Robt. Steele
	30 00	30 00	24	do		Louis Leduc
20 00	20 00	40 00	25	do		E. French
32 00	8 00	40 00	26	do		S. A. Brodeur
	40 00	40 00	27	do		J. H. Wilson
45 00	15 00	60 00	28	do		Col. McPhee
20 00	10 00	30 00	29	do	F. X. Barbeau	J. Larocque
60 00	20 00	80 00	30	do		Jas. Wattie
	20 00	20 00	31	do	Success. de Jas. McDonald	Jas. McDonald
15 00	15 00	30 00	32	do		Succ. de Jas. McDonald
105 00	105 00	210 00	33	do	Corp. de la ville, Salisbury	Valleyfield Electric Co.
	105 00	105 00	34	do		Cie de navigation du lac Saint-François
40 00	20 00	60 00	35	do		A. McPhee et Cie.

A—Suite.

Comptes des locataires, 1890-91—Suite.

Av.

Description de la propriété.	Numéro.	Date du compte.	Rabais autorisé.	Payé durant l'année.	Balance due au 30 juin 1891.	Total.
			\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.
Moulin à farine, lots 3 et 4	130	juin '91		240 00	120 00	360 00
Lot de chute d'eau n° 6, côté sud	230	do '91		150 00	75 00	225 00
do	31er	janv. '91		135 00		135 00
do	41er	do '91		120 00		120 00
Lot, côté sud de la rue Water, pour cour à charbon.	51er	juill. '91		25 00		25 00
Lisière de terrain, limite sud, rue Water, Cornwall	61er	avril '91	10 00			10 00
Surplus d'eau pour moulin à papier à l'écluse n° 18.	71er	janv. '91		120 00		120 00
Tuyau au-dessous du canal, en amont de l'écl. n° 18	81er	avril '92			15 00	15 00
Lots de chute d'eau nos 1 et 2, côté nord	930	juin '78			270 00	270 00
Lot de quai, Moulins	101er	mai '92			80 00	80 00
do près de l'écluse n° 20	1130	juin '81			247 50	247 50
			10 00	790 00	807 50	1,607 50
Lot de quai, Sainte-Cécile, Valleyfield, ancienne balance, bail n° 2618	11er	juill. '68			60 00	60 00
Lot de quai, Saint-Timothée, Valleyfield, anc. bal.	21er	janv. '64			100 00	100 00
do Sainte-Cécile, Valleyfield	31er	mai '91			80 00	80 00
Lot p. hang. en am. du p. St-Timothée, Valleyfield.	41er	janv. '92			60 00	60 00
Moulin à papier, lots 1, 2 et 3, Valleyfield, anc. bal.	530	do '89		418 50		418 50
Lots nos 1, 2, 3, 4 et 5, en aval de la digue inférieure, Valleyfield	61er	janv. '91		1,500 00		1,500 00
Lot à l'encoignure de Saint-Timothée et le chemin de la digue inférieure, Valleyfield	71er	mai '92		20 00	20 00	40 00
Scierie, lot 1, lot à bâtir, Valleyfield	830	juin '91		120 00	60 00	180 00
Fab. de lainages, lot 2, lot à bâtir, Valleyfield	930	do '91		120 00	120 00	240 00
Lots à la tête du canal, Valleyfield	1030	do '91		1,200 00	400 00	1,600 00
Lot 845 du cadastre, pour parc public, Valleyfield.	111er	janv. '92		20 00	20 00	40 00
Lot 846 do Grande-Isle, Valleyfield	121er	juill. '91			40 00	40 00
Quai et hang. en am. de l'écl. de p. d'eau, Valleyfield.	131er	mai '92		35 00	35 00	70 00
Quai et entrepôt do do	1430	août '92			46 00	46 00
do do do	1530	juin '90			92 00	92 00
do do do	161er	nov. '91			100 00	100 00
Partie du lot 830 do do	171er	sept. '91			160 00	160 00
Lot 101 et 116 do do	181er	juin '92		20 00	60 00	80 00
Réserve de l'écluse de prise d'eau do do	191er	déc. '91		10 00		10 00
do do do do	201er	do '91		20 00	20 00	40 00
do do do do	211er	do '91			15 00	15 00
do do do do	221er	do '91		14 00		14 00
Lot en amont de l'écluse de prise d'eau do	231er	mai '92		40 00	40 00	80 00
Lot p. chantier en am. de l'écl. de pr. d'eau do	241er	sept. '91		30 00		30 00
Partie du lot 1 pour terrain à piler en amont de l'écluse de prise d'eau, Valleyfield	251er	do '91			40 00	40 00
Lot en amont de l'écluse de prise d'eau, Valleyfield	261er	oct. '91			40 00	40 00
Partie du lot 1 pour cour à charbon, en amont de l'écluse de prise d'eau, Valleyfield	271er	juill. '91		40 00		40 00
Lot p. quai, côté sud du canal, écl. de pr. d'eau, Vall'd	2815	nov. '91			60 00	60 00
Réserve, tête du canal do do	291er	sept. '91			30 00	30 00
Lot en arrière des lots 1 et 2 do do	301er	juill. '91			80 00	80 00
Partie du lot 830, pour moulin à moudre do do	311er	do '91		20 00		20 00
do 830, p. cour, etc., au moulin do do	321er	oct. '91			30 00	30 00
do 830 et privilège de construire un cours d'eau à la Grande-Isle	3330	juin '91		105 00	105 00	210 00
Partie du lot 830, Valleyfield	341er	janv. '91			105 00	105 00
Quai et hangar en am. de l'écl. de p. d'eau, Vall'd.	351er	juill. '91			60 00	60 00
Quai et magasin en aval du pont St-Timothée	361er	mai '92			40 00	40 00

ANNEXE

N° 26.—LOYERS de chutes d'eau et autres, etc.—

Dr.

Balance due le 1er juillet 1890.	Acquis, année expirée le 30 juin 1891.	Total.	Numéro.	Désignation des travaux.	Occupant actuel.	Premier locataire.
\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.				
30 00	10 00	40 00	37	Canal Beauharnois		A. D. Doust.
20 00	10 00	30 00	38	do		A. L'Espérance.
1 00	1 00	2 00	39	do		Cie de télégr. mut. du Can.
	5 00	5 00	40	do		A. Crevier.
4 00	4 00	8 00	41	do		Wm. Hood.
120 00	120 00	240 00	42	do	S. Vieau	J. Meloche.
40 00		40 00	43	do		E. Bergin.
3,627 50	2,588 00	6,215 50				
	30 00	30 00	1	Canal Lachine		Cie de navigation de Beauharnois.
	60 00	60 00	2	do		Jas. Wilson, jeune.
	75 00	75 00	3	do		Cie de navig. Richelieu.
	752 50	752 50	4	do		Com. du hav. de Montréal.
196 00	392 00	588 00	5	do		Fronthingh'm et Workman
132 00	264 00	396 00	6	do	H. McLennan.	do
564 00	1,128 00	1,692 00	7	do	Maltby et King.	W. P. Bartley
322 50	645 00	967 50	8	do	Wm. Johnson et Cie.	do
322 50	645 00	967 50	9	do	Peck, Benny et Cie.	do
	430 00	430 00	10	do		Peck, Benny et Cie.
	1,080 00	1,080 00	11	do		do
	1,296 00	1,296 00	12	do		Ira Gould et Fils.
430 00	860 00	1,290 00	13	do		Pillow, Hersey et Cie.
215 00	430 00	645 00	14	do		do
430 00	860 00	1,290 00	15	do	Ogilvie et Cie.	Cie d'entr. de Montréal
	1 00	1 00	16	do		Corporation de Montréal
6,000 00	1,000 00	7,000 00	17	do		G. et W. Tait.
	25 00	25 00	18	do		G. E. Jacques et Cie.
	10 00	10 00	19	do		A. W. Ogilvie.
	80 00	80 00	20	do		Cie d'emballage de viande du Canada.
	100 00	100 00	21	do		Cie royale d'électricité.
	800 00	800 00	22	do		Cie de h. et d'él. de Mont.
	100 00	100 00	23	do		Cie de chaux Dominion.
	1 00	1 00	24	do		Cie de tramway de Mont.
	1 00	1 00	25	do		Corporation de Montréal
	1 00	1 00	26	do		do
	1 00	1 00	27	do		do
375 00	375 00	750 00	28	do		Cie d'entrep. de Mont.
120 00	120 00	240 00	29	do		Ch. de fer du Gr.-Tronc.
500 00	500 00	1,000 00	30	do		Hurteau, Frères.
1,066 66	1,066 66	2,133 32	31	do		Dobell, Beckett et Cie.
800 00	800 00	1,600 00	32	do		J. Burstall et Cie.
150 00	150 00	300 00	33	do		Acer et Kennedy.
600 00	600 00	1,200 00	34	do		C. M. Acer.
380 92	380 92	761 84	35	do		P. Poulin.
2,205 86	1,102 93	3,308 79	36	do		H. Bulmer, jeune, et Fr.
	420 75	420 75	37	do		O. Dufresne et Frères.
1,368 88	684 44	2,053 32	38	do		Bourgoin et Thibault.
3,831 18	1,277 06	5,108 24	39	do		Cie de b. de s. Henderson
	174 40	174 40	40	do		P. McRory.

A.—Suite.

Comptes des locataires, 1890-91—Suite.

Av.

Description de la propriété.	Numéro.	Date du compte.	Rabais autorisé.	Payé durant l'année.	Balance due le 30 juin 1891.	Total.
			\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.
Lot pour quai et entrepôt en amont du pont Saint-Timothée, Valleyfield.	37	1er mai 1892			40 00	40 00
Lot pour quai et entrepôt en aval du pont Saint-Timothée, Valleyfield.	38	1er do 1892			30 00	30 00
Privilege de placer des poteaux sur la levée du canal.	39	1er oct. 1891			2 00	2 00
Lot pour la pesée publique en amont du pont Saint-Timothée, Valleyfield.	40	1er do 1891			5 00	5 00
Lot sur la Gr.-Ile, extr. est de la digue, Valleyfield	41	1er avril 1892			8 00	8 00
Lot à l'écluse n° 7, Melocheville.	42	30 juin 1891		120 00	120 00	240 00
Lot près du pont Saint-Timothée, Valleyfield.	43	30 sept. 1880			40 00	40 00
				3,852 50	2,363 00	6,215 50
Hangar à fret au bassin n° 1.	1	1er mai 1892		30 00		30 00
Magasin au bassin n° 1.	2	1er do 1892		60 00		60 00
Hangar à fret au bassin n° 1.	3	1er do 1892		75 00		75 00
Force motrice pour l'éclairage des quais.	4	1er déc. 1890		752 50		752 50
Entrepôt et cour à charbon, lot n° 1.	5	30 juin 1891		392 00	196 00	588 00
Élévateur à grain sur le ½ lot n° 2.	6	30 do 1891		264 00	132 00	396 00
Lots 3 et 4 et ½ lot n° 2, bassin 2.	7	30 do 1891		1,128 00	564 00	1,692 00
Moulin à farine, lot 5 et ½ n° 6, bassin n° 2.	8	30 do 1891		645 00	322 50	967 50
Fabrique de clous, lot 7 et ½ n° 6, bassin n° 2.	9	30 do 1891		645 00	322 50	967 50
do lot 8.	10	1er mai 1891		430 00		430 00
Élévateur et magasin, lots 9, 10 et 11.	11	1er avril 1891		1,080 00		1,080 00
Moulin à farine et magasin sur les lots 12, 13 et 14.	12	1er do 1891		1,296 00		1,296 00
Fabrique de clous et de carvelles, lot 15.	13	30 juin 1891		860 00	430 00	1,290 00
Fabrique de peinture, lot 17.	14	30 do 1891		430 00	215 00	645 00
Moulin à farine, lots 18 et 19.	15	30 do 1891		860 00	430 00	1,290 00
Lots du côté sud-ouest du déversoir.	16	1er sept. 1891		1 00		1 00
Cale sèche, chantier et moulin, bassin n° 2.	17	30 juin 1891		1,000 00	6,000 00	7,000 00
Lot pour bureau, rue Colborne, Montréal.	18	1er juil. 1891		25 00		25 00
Langue de terre du côté N.-O., rue du Moulin, b. n° 2.	19	1er sept. 1891		10 00		10 00
Approvisionnement d'eau pour un tuyau de 4 pouces à la fabrique, rue Wellington.	20	1er do 1891		80 00		80 00
Appr. d'eau pour un tuyau de 10 pouces, bassin n° 2.	21	1er juil. 1891		100 00		100 00
Partie du lot 384 nord, bassin Wellington.	22	1er nov. 1891		800 00		800 00
Lot pour hangar, ouest do	23	1er oct. 1891		100 00		100 00
Voie double sur le pont de la rue Wellington.	24	1er janv. 1892		1 00		1 00
Bains flottants près du pont Wellington.	25	1er juil. 1891		1 00		1 00
Lot de parc do	26	1er sept. 1891		1 00		1 00
Tuyau de 2 pcs. dessous le canal.	27	1er juil. 1891		1 00		1 00
Terrain au bassin n° 4.	28	1er do 1891		375 00		375 00
Évitement, côté ouest, pont Wellington.	29	1er août 1891		120 00		120 00
Lots 1, 2 et 3, bassin ouest, pour empiler du bois.	30	1er mai 1891		500 00		500 00
Lots 4, 5, 6 et 7 do do	31	1er do 1891		1,066 66		1,066 66
Lots 8, 9 et 18 do do	32	1er do 1891			800 00	800 00
Lot pour une cour à bestiaux, Pointe St-Charles.	33	1er févr. 1891		150 00		150 00
Lot pour un hôtel, Pointe Saint-Charles.	34	1er déc. 1891		600 00		600 00
Lots 1 et 2, ouest, bassin Saint-Gabriel, n° 4.	35	1er janv. 1892		380 92		380 92
Lots 3, 4, 5, 6 et 7 do n° 4.	36	1er mai 1892			3,308 79	3,308 79
Lots 8 et 9 do n° 3.	37	1er do 1892			420 75	420 75
Lots 12, ouest, et 15 et 16 do n° 3.	38	1er do 1892		255 00	1,798 32	2,053 32
Lots 19 et 22, bassin Saint-Gabriel, et 13 et 14 est, bassin Saint-Gabriel, n° 2.	39	1er do 1891			5,108 24	5,108 24
Lot 21, bassin Saint-Gabriel, n° 2.	40	1er do 1892		174 40		174 40

ANNEXE

D

N° 26.—LOYERS de chutes d'eau et autres, etc.—

Balance due le 1er juillet 1890	Acquis, année terminée le 30 juin 1891.	Total.	Numéro.	Désignation des travaux.	Occupant actuel.	Premier locataire.
\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.				
	100 00	100 00	41	Canal Lachine		Waren Scarf Asphalt Paving Co.
	253 68	253 68	42	do		D. Pariseau
	1 00	1 00	43	do		A. Cantin
	100 00	100 00	44	do		Cie de trans. de Montréal
	180 00	180 00	45	do	P. McRory	N. Paradis
	300 00	300 00	46	do		Henderson, Frères
10 00	10 00	20 00	47	do		Wm. Clark
725 44	362 72	1,088 16	48	do		H. Bulmer, jeune, et Fr. Dobell, Beckett et Cie.
	700 00	700 00	49	do		B. Ethier
	40 00	40 00	50	do		S. Delisle
	1 00	1 00	51	do		Cie man. des Marchands
	200 00	200 00	52	do		J. et C. Hodson
	100 00	100 00	53	do		Cie d'abattoirs Dominion
	25 00	25 00	54	do		E. V. Moseley et Cie.
	10 00	10 00	55	do		Ira. Gould et Fils
840 00	1,680 00	2,520 00	56	do		Suc. J. Frothingham
800 00	1,601 00	2,401 50	57	do		Albert Fox
	10 00	10 00	58	do		Cie de ponts Dominion
	50 00	50 00	59	do		E. Ouellette et Cie.
	30 00	30 00	60	do		Cie de ch. de fer P. C.
	10 00	10 00	61	do		Wm. Davis et Fils
	20 00	20 00	62	do		C. de fil de fer Dominion
	40 00	40 00	63	do		P. Lamothe
	10 00	10 00	64	do		J. McIntyre
18,393 86	24,559 06	42,952 92	65	do		
	7 50	7 50	1	Canal Chambly		J. A. Maurice
	60 00	60 00	2	do		Cie de ch. de fer Sud-Est.
10 00	10 00	20 00	3	do	H. Riendeau	Catelli Frères
19 34		19 34	4	do		J. C. Pierce
50 00	75 00	125 00	5	do		Bissett et Donaghy
50 00	75 00	125 00	6	do		Simard et Godin
	25 00	25 00	7	do		Jas. O' Cain
136 84	245 00	381 84				
	40 00	40 00	1	Canal Rideau		G. Sterling
2 00	1 00	3 00	2	do		Club de canot d'Ottawa
	80 00	80 00	3	do		Thos. McKay
180 00	60 00	240 00	4	do		G. W. McCullough
80 00	80 00	160 00	5	do		J. G. Butterworth
	80 00	80 00	6	do		Dey, Frères
120 00	120 00	240 00	7	do		J. W. McRae et Frères
1 00	1 00	2 00	8	do		Corporation de la ville d'Ottawa
250 00	250 00	500 00	9	do		Wm. Little
31 25	31 25	62 50	10	do		Rideau Skating and Curling Club
4 00	1 00	5 00	11	do	Robt. Hastey	John Heney
12 00	2 00	14 00	12	do		John Neville
	1 00	1 00	13	do		Corporation de la ville d'Ottawa

A—Suite.

Comptes des locataires, 1890-91—Suite.

Av.

Description de la propriété.	Numéro.	Date du compte.	Rabais autorisé.	Payé pendant l'année.	Balance dues le 30 juin 1891.	Total.
			\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.
Lot à St-Gabriel, près de l'ave. Atwater, Montréal.	41	1er oct. 1891		100 00		100 00
Lot 17, à l'est du bassin Saint-Gabriel	42	1er mai 1892			253 68	253 68
Lot de grève en face de son bassin de radoub	43	1er avril 1891		1 00		1 00
Partie de l'île, n° 5, pour chantier, à St-Gabriel	44	1er juill. 1891		100 00		100 00
Lot de quai à Saint-Gabriel	45	1er janv. 1892		180 00		180 00
Deux lots de terre sur la rue Ottawa, Montréal	46	1er nov. 1891		150 00	150 00	300 00
Appr. d'eau à la fabr., rue du Canal, do	47	1er sept. 1891	20 00			20 00
Lots 10 et 11, à l'ouest du bassin St-Gabriel, n° 3	48	1er mai 1892			1,088 16	1,088 16
Hangar n° 1, bassin Saint-Gabriel	49	30 juin 1891		700 00		700 00
Lot pour hangar à houille, pont Brewster	50	1er mai 1892		40 00		40 00
Bain flottant près du pont do	51	1er août 1891		1 00		1 00
Appr. d'eau par un tuyau de 10 pcs, bassin n° 1	52	1er janv. 1891		200 00		200 00
do do Saint-Henri	53	1er nov. 1891		100 00		100 00
do établissement, Saint-Hedri	54	1er juill. 1891		25 00		25 00
do à la traverse du Grand-Tronc	55	1er oct. 1891		10 00		10 00
do à l'écluse n° 3	56	30 juin 1891		1,680 00	840 00	2,520 00
Chute d'eau, Côte Saint-Paul, écluse n° 4	57	30 juin 1891		1,601 00	800 50	2,401 50
Appr. d'eau do	58	1er nov. 1891		10 00		10 00
do en aval de l'écluse G, Lachine	59	1er juill. 1891		50 00		50 00
Lot en amont du déversoir régulateur, Lachine	60	1er mai 1892		30 00		30 00
Priv. de poser une voie sur le dépôt de déb., Lachine	61	1er mai 1892		10 00		10 00
Lot en amont de la nouv. entrée sup. de l'écluse do	62	1er mai 1892		20 00		20 00
App. d'eau, en aval de l'écluse de prise-d'eau n° 5	63	1er sept. 1891		40 00		40 00
Privilege de construire des navires sur la levée du canal, durant l'hiver de 1890.	64	30 juin 1891		10 00		10 00
Construire un yacht à la Côte Saint-Paul	65	30 juin 1891		5 00		5 00
			20 00	19,752 48	23,180 44	42,952 92
Deux lots de terrains à Chambly	1	1er mai 1878			7 50	7 50
Lot de quai à Saint-Joseph	2	1er juill. 1891		60 00		60 00
Lot dans le village de Chambly	3	1er mai 1892		10 00	10 00	20 00
Quai à Saint-Jean	4	19 nov. 1891			19 34	19 34
Partie de quai du canal à Saint-Jean	5	30 juin 1891			125 00	125 00
do do	6	30 juin 1891			125 00	125 00
do do	7	30 juin 1891			25 00	25 00
				70 00	311 84	381 84
Lot de grève au pied de la côte du Major, Ottawa	1	1er janv. 1891		40 00		40 00
do do do	2	1er juin 1892			3 00	3 00
Île Verte, au-dessus des chutes Rideau	3	1er janv. 1891		80 00		80 00
Lot p. hangar à charbon, bassin du canal	4	30 juin 1892			240 00	240 00
Lots 1 et 2 do do	5	1er juin 1892		80 00	80 00	160 00
Lots 4 5, 6 et 7, abri de chalan do do	6	1er mai 1892		80 00		80 00
Lot 1, S.-E., do do	7	1er avril 1882			120 00	120 00
Lot pour une mais. de pesage, O, do	8	1er mai 1892			2 00	2 00
Lot à bâtir, côté S., tranchée profonde	9	1er avril 1899			250 00	250 00
Réserve pour mais. de club, tranch. prof. do	10		31 25			31 25
do sur côté S. do do	11	1er sept. 1891			5 00	5 00
do en face de sa propriété do do	12	1er janv. 1892			14 00	14 00
Lisière rés. p. terrain de l'expos. do do	13	1er janv. 1892			1 00	1 00

ANNEXE

Dr.

N° 26.—LOYERS de chutes d'eau, etc.—

Balance due le 1er juillet 1890.	Acquis, année expirée le 30 juin 1891.	Total.	Numéro.	Désignation des travaux.	Occupant actuel.	Premier locataire.
\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.				
	100 00	100 00	14	Canal Rideau.....		Bronson et Weston.....
	1 00	1 00	15	do		R. W. Baxter.....
	2 00	2 00	16	do		Andrew Hickey.....
	13 50	13 50	17	do		H. Patterson.....
	1 00	1 00	18	do		John Graham.....
	2 00	2 00	19	do		Thos. Kingston.....
	2 00	2 00	20	do		W. D. Morris.....
12 00	2 00	14 00	21	do		Robt. McCloy.....
	1 00	1 00	22	do	Cie du chemin de fer Canada Atlantique.....	H. Jackson.....
	10 00	10 00	23	do		Comité temporel de l'église Saint-André.....
13 00	13 00	26 00	24	do		Michael Kelly.....
	9 50	9 50	25	do		P. O'Donnell.....
27 00	9 00	36 00	26	do		Jas. Marks.....
1 00	1 00	2 00	27	do		Henry Hartney.....
	1 00	1 00	28	do		L. Duhamel.....
2 00	2 00	4 00	29	do		Wm. Miller.....
	2 00	2 00	30	do		George May.....
20 00	5 00	25 00	31	do	Ch. de fer Can. du Pacif.	Cie du ch. de f. St-L. et O.
96 00	12 00	108 00	32	do		R. S. Hardey.....
54 25	8 25	62 50	33	do		M. Kilroe.....
20 00	2 00	22 00	34	do		Francis Abbott.....
27 00	3 00	30 00	35	do		do
27 00	3 00	30 00	36	do		do
	25 00	25 00	37	do		J. R. Booth.....
20 00	2 00	22 00	38	do		Widow A. Howlett.....
18 00	3 00	21 00	39	do		Wm. Rowland.....
	3 75	3 75	40	do		Geo. Rickey.....
180 00	22 50	202 50	41	do		W. Dawson.....
157 50	11 25	168 75	42	do		Thomas Paget.....
146 25	11 25	157 50	43	do		Chas. McCaffrey.....
29 25	9 75	39 00	44	do		Geo. Morris.....
41 25	8 25	49 50	45	do		Wm. Powell.....
24 75	8 25	33 00	46	do		Philip Kennedy.....
69 75	7 50	77 25	47	do		Daniel Delaney.....
7 50	7 50	15 00	48	do		Denis Bergin.....
	3 00	3 00	49	do		Thomas May.....
20 25	2 25	22 50	50	do		D. Cameron.....
4 00	4 00	8 00	51	do		T. et P. Collins.....
100 00	50 00	150 00	52	do		London & Can. Loan Co.
40 00	10 00	50 00	53	do		Stafford Merrifield.....
	4 50	4 50	54	do		Geo. Shepherd.....
20 00	5 00	25 00	55	do		A. C. White.....
5 00	5 00	10 00	56	do		Alfred Chester.....
10 00	10 00	20 00	57	do		Jessie Miner.....
	1 00	1 00	58	do		Josiah Payne.....
12 00	12 00	24 00	59	do		H. Easton.....
35 00	5 00	40 00	60	do		H. Merrick.....
4,620 00	120 00	4,740 00	61	do	Succession R. Ward.....	Joshua Bates.....
0 20	0 20	0 40	62	do		A. Wood.....
2 00		2 00	63	do		Smith's Falls Cur. Club.
	2 00	2 00	64	do		Wm. Lavender.....
3 00	3 00	6 00	65	do		N. W. Berford, aîné.....
			66	do		J. B. et B. Tett.....
	10 00	10 00	67	do		W. H. Whealey.....

180

A.—Suite.

Comptes des locataires, 1890-91—Suite.

Av.

Description de la propriété.	Numéro.	Date du compte.	Rabais autorisé.	Payé durant l'exercice.	Balance due le 30 juin 1891.	Total.
			\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.
Lots pour empiler du bois, Stewarton, Ottawa.....	14	30 août 1891		100 00		100 00
Réserve en face du lot G, con. C, Nepean.....	15	1er jan. 1892		1 00		1 00
do do G, con. C do	16	1er déc. 1891			2 00	2 00
do do ½ S. lot G, con. C do	17	1er jan. 1892		13 50		13 50
do do ½ N. lot G, con. C do	18	do 1892		1 00		1 00
do do lot F, con. C do	19	1er nov. 1891			2 00	2 00
do do lot K, con. C do	20	30 août 1891		2 00		2 00
do do lot K, con. C do	21	1er nov. 1891			14 00	14 00
do do lot B, con. C do	22	1er jan. 1892			1 00	1 00
do do lot H, con. C do	23	do 1892		10 00		10 00
Réserve sur lot E, con. D do	24	1er mai 1892		13 00	13 00	26 00
do do lot E, con. D do	25	do 1892		9 50		9 50
do do en face du lot n° 1, con. B do	26	do 1892			36 00	36 00
do do en face des sous-lots n° 64 et 65, lot I, con. B, Nepean.....	27	do 1892		1 00	1 00	2 00
do do en face du lot K, con. B, Nepean.....	28	do 1892		1 00		1 00
do do en face du sous-lot n° 5, con. B, Nepean.....	29	do 1892		4 00		4 00
Privil. de quaiage sur s.-lots 29 et 30, con. B do	30	do 1892		2 00		2 00
Droit de passage sur les lots 8 et 9 (Marécage de Dow), con. B, Nepean.....	31	do 1892	20 00	5 00		25 00
Réserve sur lots 22 et 23, con. A, Nepean.....	32	1er jan. 1891			108 00	108 00
Réserve sur lots ½ N, lot 8, con. I, Nepean.....	33	1er jan. 1892			62 50	62 50
do do part. 40, con. I, O.F. do	34	do 1891			22 00	22 00
do do do 40 do 1 do do	35	1er nov. 1891			30 00	30 00
do do do 40 do 1 do do	36	do 1891			30 00	30 00
do do 5¼ acres, 40 do 1 do do	37	1er sep. 1891		25 00		25 00
do do do 40 do 1 do do	38	1er juil. 1891			22 00	22 00
do do do N do 1 do do	39	1er juin 1892			21 00	21 00
do do do 1 do 2 do do	40	1er jan. 1892		3 75		3 75
do do do 3 do 2 do do	41	do 1892			202 50	202 50
do do do N 4 do 2 do do	42	do 1892			168 75	168 75
do do do S 4 do 2 do do	43	do 1892			157 50	157 50
do do do S 5 do 2 do do	44	do 1892			39 00	39 00
do do do N 5 do 2 do do	45	1er déc. 1891			49 50	49 50
do do do S 6 do 2 do do	46	1er jan. 1892			33 00	33 00
do do do S 8 do 2 do do	47	1er déc. 1891			77 25	77 25
do do do N 6 do 2 do do	48	1er jan. 1892		15 00		15 00
do do ½ lot n° 23, R. face do do	49	do 1892		3 00		3 00
do do ½ N do 22 do do	50	do 1892			22 50	22 50
do do do 9, con. 1 do do	51	1er juin 1892			8 00	8 00
Surplus d'eau au barrage, Ile Longue.....	52	1er jan. 1891		100 00	50 00	150 00
Réserve en face du lot n° 40, con. I, Oxford.....	53	1er juil. 1891			50 00	50 00
do do do 40 do 1 do do	54	1er juin 1892		4 50		4 50
do do sur la ½ O du lot n° 27 do I, Marlboro.....	55	1er jan. 1892			25 00	25 00
do do lot n° 3, con. B, Wolford.....	56	1er juil. 1891		10 00		10 00
do do do 2 do B do do	57	do 1892		10 00	10 00	20 00
Partie du lot n° 9, con. A., Wolford, Merrickville.....	58	1er avril 1892			1 00	1 00
Lot en amont de l'ancien écluse, Merrickville.....	59	1er déc. 1890		12 00	12 00	24 00
Réserve près du pont tournant, Merrickville.....	60	1er juin 1892			40 00	40 00
Lots A et B, add Sly's.....	61	1er mai 1891			4,740 00	4,740 00
Réserve sur partie du lot 1, con. 4, à Smith's Falls.....	62	30 juin 1891		0 40		0 40
do do do 1, do 4 do do	63	1er nov. 1890		2 00		2 00
do do do 1, do 4, Elmsly.....	64	1er jan. 1891		2 00		2 00
Part. du lot 21, con. 5, Elmsly S., à Oliver's Ferry Lisière de terrain et entrepôt près de la station d'écluse de l'Isthme, Newboro.....	65	1er mai 1892		3 00	3 00	6 00
do do 1892	66	do 1892				
Partie du lot 21, con. 5, Crosby-Nord, Newboro.....	67	1er sept. 1891		10 00		10 00

181

ANNEXE

Dr. N° 26.—Loyers de chutes d'eau, etc.—

Balance due sur achat le 1er juillet 1890.	Acquis, année expirée le 30 juin 1899.	Total.	Description des travaux.	Occupant actuel.	Premier locataire.
\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	Número.		
2 00	1 00	3 00	68	Canal Rideau	W. J. Webster
5 00	5 00	10 00	69	do	B. E. Chaffy
152 00	76 00	228 00	70	do	Wm. Anglin
262 50	105 00	367 50	71	do	M. J. Foster
53 00	105 00	158 00	72	do	John Rourk
40 00	10 00	50 00	73	do	John Brannigan
7,059 70	1,220 20	8,279 90			
5 00	5 00	10 00	1	Canal Grenville	A. J. Grier
10 00	10 00	20 00	2	Canal Carillon	Henry E. Masson
10 00	10 00	20 00	3	do	John Brophy
3 00	3 00	6 00	4	Ecluse Ste-Anne	Delphus Lebeau
1 00	1 00	2 00	5	do	Cie Mut. de tél. du Can.
1 00	1 00	2 00	6	do	Cie de télégraphe du Grand Nord-Ouest
50 00	50 00	100 00	7	Trav. de la r. Trent	Cie de tél. de la Puissance Francis Sandford
1 00	1 00	2 00	8	do	R. C. Smith
160 00	40 00	200 00	9	do	Jas. Cummings, succ. de
4 00	1 00	5 00	10	do	Cie de téléphone Bell
3 00	3 00	6 00	11	do	Lakefield Lumber Co
3 00	3 00	6 00	12	do	John Hull
2 00	1 00	3 00	13	Cap-Breton	Neil McNeill
226 00	125 00	351 00			

A.—Suite

Comptes des locataires, 1890-91.—Fin.

Av.

Description de la propriété	Número.	Date du compte.	Rabais autorisé.	Payé durant l'exercice.	Balance due le 30 juin 1891.	Total.
			\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.
Part. du lot 1, con. 5, Crosby-Nord, Newboro'	68	1er mai 1892		2 00	1 00	3 00
Lot de grève à l'écluse Chaffey	69	30 juin 1891		5 00	5 00	10 00
Chute d'eau à Brewer's Upper Mills, anc. bail	70	1er jan. 1891			228 00	228 00
do do Lower Mills	71	1er do 1891			367 50	367 50
do sur lot 48, con. 1, Kingston	72	1er juil. 1891		105 50	52 50	158 00
Réserve sur lots 35 et 36, con. 1 do	73	1er août 1891			50 00	50 00
			51 25	756 15	7,472 50	8,279 90
Maison et terrains sur lot n° 8	1	1er mai 1892		5 00	5 00	10 00
Lot pour pâturage	2	30 juin 1892		10 00	10 00	20 00
do	3	30 do 1892		10 00	10 00	20 00
Lots 112 et 113, Sainte-Anne	4	1er sept. 1890			3 00	3 00
Placer des mâts sur la réserve du gouvernement	5	1er juil. 1884			1 00	1 00
do do	6	1er mai 1892		1 00		1 00
Lot aux chutes Fénelon	7	1er déc. 1891		50 00	50 00	100 00
Chute d'eau aux rapides de Buckhorn	8	1er jan. 1892			2 00	2 00
Lot et maison d'écluse rapides Chisholm	9	30 juin 1891		180 00	20 00	200 00
Privilege de placer des mâts sur divers canaux	10	1er jan. 1892			5 00	5 00
Chute d'eau, Lakefield	11	1er do 1891		3 00		3 00
do	12	1er do 1891		3 00		3 00
Lot à l'île Longue, Barachois	13	1er fév. 1892			3 00	3 00
				262 00	89 00	351 00

ANNEXE

Dr. N° 26.—LOYERS de chutes d'eau, etc.—

Balance due sur achat le 1er juillet 1890.	Acquis, année expirée le 30 juin 1891.	Total.	Numéro.	Description de travaux.	Nom du propriétaire
\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.			
54 38	54 38	54 38	1	Ch. f. Intercolonial	John et William Sproule
50 59	50 59	50 59	2	do	John Ferguson
59 15	59 15	59 15	3	do	Joseph Graham
13 06	13 06	13 06	4	do	Paul Foster
14 21	14 21	14 21	5	do	Donald McArthur
4 00	4 00	4 00	6	do	Cornelius Dyer
33 59	33 59	33 59	7	do	John Foster
0 35	0 35	0 35	8	do	William et John T. Ives
96 66	96 66	96 66	9	do	Famille Christie
4 90	4 90	4 90	10	do	A. W. Tanner
23 29	23 29	23 29	11	do	William et Alexander Scott
354 18		354 18			

DÉPARTEMENT DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
OTTAWA, 30 septembre 1891.

A.—Fin.

Comptes des locataires, 1890-91.

Cr.

Description de la propriété.	Numéro.	Rabais autorisé.	Payé durant l'année.	Balance due le 30 juin 1891.	Total.
		\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.
1 $\frac{1}{4}$ acre de terre, Pictou, Nouvelle-Ecosse	1			54 38	54 38
do	2			50 59	50 59
do	3			59 15	59 15
do	4			13 06	13 06
do	5			14 21	14 21
do	6			4 00	4 00
do	7			33 59	33 59
do	8			0 35	0 35
do	9			96 66	96 66
do	10			4 90	4 90
do	11			23 29	23 29
				354 18	354 18

C. E. CHUBBUCK,
Commis des loyers de chutes d'eau.

ANNEXE B.

N° 1.—PERCEPTION du revenu—Canaux—Détails des dépenses.

Canaux.	Noms des employés.	Dédution pour fonds de re- traite.	Appointe- ments, nets.		Appointe- ments, bruts.		Total.
			\$	cts.	\$	cts.		$	cts.
<i>Canal Welland.</i>							
Port-Colborne.....	McFarland, D. E.	28 00	1,372 00	1,400 00			
do	Leggett, J. E.	16 00	784 00	800 00			
do	Haun, J. R.	11 00	539 00	550 00			
do	Ramsden, J. A.	10 00	490 00	500 00			
	Dépenses imprévues			3,250 00			
	Travail du dimanche			198 99			
				81 60			3,530 59
Port-Dalhousie.....	Clark, W. B.	22 00	1,078 00	1,100 00			
	Pirritte, J.	16 00	784 00	800 00			
	Dépenses imprévues			1,900 00			
	Travail du dimanche.....			318 97			
				86 40			2,305 37
Dunnville.....	Tipton, T. L. M.	15 00	735 00	750 00			
	Dépenses imprévues.....			35 25			
							785 25
Port-Maitland	Galbraith, T. J.	10 00	490 00	500 00			
	Dépenses imprévues			110 00			
							610 00
Port-Bobinson	Coulter, Robert.	14 40	705 60	720 00			
	Dépenses imprévues.....			31 81			
							751 81
Sainte-Catherine....	Collier, H. H.	4 00	196 00	200 00			
	Dépenses imprévues.....						
	Travail du dimanche.....			61 20			
							261 20
Chippawa.....	Harvey, T. B.	2 00	98 00	100 00			
	Dépenses imprévues.....			30 75			
							130 75
	Total, canal Welland.....						8,374 97
<i>Canaux du Saint-Laurent.</i>							
Beauharnois.....	Danis, A. D.	17 00	833 00	850 00			
	Lefebvre, H.		366 00	366 00			
	Dépenses imprévues.....			1,216 00			
	Travail du dimanche.....			94 66			
				78 00			
							1,388 66
Cornwall.....	Flanagan, R.		1,000 00	1,000 00			
	Mulhern, M. M.	0 64	32 68	33 33			
	O'Callaghan, T.		600 00	600 00			
	Dépenses imprévues.....			1,633 32			
	Travail du dimanche.....			218 69			
				82 80			
							1,934 81
	A reporter.....						

ANNEXE B—Suite.

N° 1.—PERCEPTION du revenu—Canaux—Détails, etc.—Suite.

Canaux.	Noms des employés.	Dédution pour fonds de retraite.		Appointements, nets.		Appointements, bruts.		Total.
		\$	cts.	\$	cts.	\$	cts.	
<i>Canaux du Saint-Laurent.</i>	Report.....							
Cardinal.....	Reid, George.....			750	00	750	00	
	McMillan, R. P.....	5	00	395	00	400	00	
	Dépenses imprévues.....					1,150	00	
	Travail du dimanche.....					77	99	
						57	60	1,285 59
Lachine.....	Paré, L.....	20	00	980	00	1,000	00	
	Deschamps, J. B.....	14	00	686	00	700	00	
	Dépenses imprévues.....					1,700	00	
	Travail du dimanche.....					484	25	
						81	60	2,265 85
Montréal.....	O'Neill, J.....	40	00	1,960	00	2,000	00	
	McNally, T.....			1,200	00	1,200	00	
	Bussières, F.....	10	50	514	50	525	00	
	St. Louis, J.....	19	68	963	66	983	33	
	Arahill, J.....	16	00	784	00	800	00	
	Giroux, A. P.....	16	00	784	00	800	00	
	Pelletier, P.....	14	00	686	00	700	00	
	Villeneuve, Jacques.....	7	50	367	50	375	00	
	Dépenses imprévues.....					7,383	34	
	Travail du dimanche.....					1,227	59	
						75	00	8 685 93
Kingston.....	Burrows, Wm.....	12	00	588	00	600	00	
	Fahey, Ed.....	10	00	490	00	500	00	
	Dépenses imprévues.....					1,100	00	
						119	87	1,219 87
	Total, canaux du Saint-Laurent.....							16,780 71
<i>Canal Chambly.</i>								
Chambly.....	Martel, M. D. S.....	20	00	980	00	1,000	00	
	Durocher, C.....	6	25	493	75	500	00	
	Dépenses imprévues.....					1,500	00	
						94	15	1,594 15
Saint-Jean.....	Quesnel, J.....	18	00	882	00	900	00	
	Fournier, J. A.....	6	25	493	75	500	00	
	Dépenses imprévues.....					1,400	00	
						116	10	1,516 10
Ecluse Saint-Ours...	Matthieu, P.....			600	00	600	00	
	Dépenses imprévues.....					22	74	622 74
	Total, canal Chambly.....							3,732 99
	A reporter.....							

ANNEXE D—*Suite.*N° 1.—PERCEPTION du revenu—Canaux—Détails, etc.—*Suite.*

Canaux.	Noms des employés.	Dédution pour fonds de retraite.	Appointe- ments, nets.		Appointe- ments, bruts.		Total.		
			\$	cts.	\$	cts.	\$	cts.	\$
	Report.....								
<i>Canaux de l'Ottawa.</i>									
Carillon	Murphy, D.....	16 00	784 00	800 00					
	Dépenses imprévues.....			39 32					
									839 32
Grenville..	Priham, A.....	20 00	980 00	1,000 00					
	Dépenses imprévues.....			187 11					
									1,187 11
Ecluse Sainte-Anne..	Barrett, J.....		1,000 00	1,000 00					
	Crevier, Wm.	6 25	493 75	500 00					
	Dépenses imprévues.....			1,500 00					
				49 76					
									1,549 76
	Total, canaux de l'Ottawa								3,576 19
<i>Canal Rideau.</i>									
Kingston Mills.....	Dean, J.....	8 00	392 00	400 00					
	Dépenses imprévues.....			66 08					
									466 08
Ottawa.	Farley, J. F.....	24 00	1,176 00	1,200 00					
	Battle, T.....	16 00	784 00	800 00					
	Dépenses imprévues.....			2,000 00					
				243 74					
									2,243 74
Smith's Falls.....	Richey, W. M.....	6 00	294 00	300 00					
	Dépenses imprévues.....			42 05					
									342 05
	Total, canal Rideau.....								3,051 87
Canal Saint-Pierre..	Kavanagh, W. M.....	4 00	196 00	200 00					200 00
Canal Murray.	Dépenses imprévues.....			17 75					17 75
<i>Canaux de la Vallée de la Trent.</i>									
Fenelon Falls.....	McArthur, Wm.....		10 00	10 00					
Bobcaygeon.....	Bottom, Elijah.....		18 20	18 20					
Peterboro'.....	Browncomb, Wm.....		15 00	15 00					
Hastings.....	Coughlin, T., jeune.....		10 00	10 00					
	Dépenses imprévues.....			53 20					
				17 01					
	Total, can. de la Vallée de la Trent.....								70 21
Inspect. des canaux..	Witton, H. B.....	36 00	1,764 00	1,800 00					
	Dépenses imprévues.....			593 99					
									2,393 99

ANNEXE B—*Fin.*N° 1.—DÉTAILS des dépenses, 1890-91.—*Fin.*

A qui payé.	Service.	Montant.		Total.	
		\$	cts.	\$	cts.
McKinnon, M.	Commis temporaire	791	00		
Fortier, J. E.	do	500	00		
Jolivet, M.	do	349	50		
Bourret, E.	do	351	00		
Baine, L.	do	533	75		
Teakles, B. H.	Frais de voyages	38	45		
O'Connor, D.	Services professionnels	74	32		
Owens, T. P.	Rapporteur	19	50		
Lebeuf, S. J.	Percepteur intérimaire à Saint-Ours	100	00		
	Papeterie	214	37		
	Impressions	845	82		
	Total			42,016	39
	MOINS—Travail du dimanche				604 20
	Total, appointements et dépenses imprévues.			41,412	19

LEONARD SHANNON,

Comptable.

DÉPARTEMENT DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
OTTAWA, 30 septembre 1891.

**DÉPARTEMENT DES CHEMINS DE FER ET CANAUX—DIVISION DU
REVENU DES CANAUX.**

BUREAU DE L'INSPECTION,

HAMILTON, 7 octobre 1891.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de faire rapport que durant l'année 1890 91, j'ai inspecté tous les bureaux de perception des canaux.

Des états détaillés des péages et autres revenus perçus à chaque bureau des huit systèmes de canaux en exploitation en Canada, ont été soumis au département à la date de chaque inspection.

Les recettes brutes à compte du revenu des canaux pour l'exercice expiré le 30 juin 1891, ont été de \$345,143.61.

Les recettes des loyers de chutes d'eau et autres ont été de \$29,799.85.

Les noms des districts et bureaux de perception, sous les chefs Revenu des Canaux et Loyers de chutes d'eau, sont donnés sous forme de tableaux, comme suit:

CANAL WELLAND.

Bureaux.	RECETTES DU CANAL.				Total des recettes des canaux.	Loyers de chutes d'eau et autres.
	Péages.	Quaiage et emmagasinage.	Amendes et indemnités.	Autres recettes.		
	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.
Port-Colborne.....	126,409 73		6 00		126,415 73	112 08
Port-Dalhousie.....	59,246 37				59,246 37	193 21
Dunnville.....	340 82				340 82	497 67
Port-Maitland.....	18 76				18 76	
Port-Robinson.....	706 36			81 59	787 95	293 00
Sainte-Catherine.....	554 57		1,147 38	20 00	1,721 95	2,670 76
Chippawa.....	54 95				54 95	
Totaux.....	187,331 56		1,153 38	101 59	188,586 53	3,766 72

CANAUX DU SAINT-LAURENT.

Beauharnois.....	790 28		105 55		895 83	3,852 50
Cornwall.....	17,632 66		5 00		17,637 66	790 00
Cardinal.....	773 65		5 00		778 65	575 00
Lachine.....	2,940 74	21 36	4 00	1,588 83	4,554 93	
Montréal.....	25,982 04	4,655 85	297 50	10,963 62	41,899 01	19,753 48
Kingston.....	14,133 40				14,133 40	
Totaux.....	62,272 77	4,677 21	417 05	12,552 45	79,919 48	24,970 98

CANAL CHAMBLY.

Chambly.....	6,424 36		4 00		6,428 36	70 00
Saint-Jean.....	13,268 05				13,268 05	
Saint-Ours.....	487 83		2 75		490 58	
Totaux.....	20,180 24		6 75		20,186 99	70 00

CANAUX D'OTTAWA.

Bureaux.	RECETTES.				Total des recettes des canaux.	Loyers de chutes d'eau et autres.
	Péages.	Quaiage et emmagasinage.	Amendes et indemnités.	Autres recettes des canaux.		
	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.
Ottawa.....	27,510 23				27,510 23	
Grenville.....	18,212 83				18,212 83	5 00
Carillon.....	180 40			8 00	188 40	20 00
Ecluse de Sainte-Anne....	1,237 29				1,237 29	
Totaux.....	47,140 75			8 00	47,148 75	25 00

CANAL RIDEAU.

Ottawa.....	4,094 36	12 20	5 00	176 00	4,287 56	564 75
Kingston Mills.....	1,432 25				1,432 25	105 50
Smith's Falls.....	428 38		1 00	3 78	433 16	60 90
Totaux.....	5,954 99	12 20	6 00	179 78	6,152 97	731 15

CANAL SAINT-PIERRE.

Saint-Pierre.....	1,528 85			177 91	1,706 76	
-------------------	----------	--	--	--------	----------	--

CANAL MURRAY.

Brighton.....	672 86		38 16		711 02	
---------------	--------	--	-------	--	--------	--

CANAUX DE LA VALLÉE DE LA TRENT.

Burleigh.....	59 51				59 51	
Bobcaygeon.....	341 96			50 00	391 96	
Fenelon Falls.....	34 96				34 96	50 00
Hastings.....	28 70				28 70	180 00
Peterborough.....	163 23				163 23	6 00
Buckhorn.....	52 75				52 75	
Totaux.....	681 11			50 00	731 11	236 00
Grands totaux.....	325,763 13	4,689 41	1,621 34	13,069 73	345,143 61	29,799 85

Les recettes ci-dessus sont soldées par dépôts en banques au crédit du receveur général.

Les détails concernant la perception des recettes des canaux aux différents bureaux ont été soumis au département après chaque inspection.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Votre obéissant serviteur,

H. B. WITTON,
Inspecteur des canaux.

M. T. TRUDEAU,
Sous-ministre des chemins de fer et canaux.

INDEX

DES

REVENU ET STATISTIQUE DES CANAUX.

	PAGE.		PAGE.
Abbey, J. et J.	310	Canada Meat Packing Co.	176
Abbott, Francis	180	do	
Acer et Kennedy	176	Canada Mutuelle, Cie de télégraphe	176, 182
Acer, C. M.	176	do	
Anderson, James	174	Canadien du Pacifique, Cie de ch. de fer du	178, 180
Anderson, J. T.	174	do	
Andrews et Fils	170	Canaux—Dépenses. Détails des	186
Anglin, Wm.	182	do Revenu	8
Annexe A	170	do Remises	16
Arahill, J.	187	do Statistique	23
Arpin, capit.	15	do Tarif	156
Auger, J. B., et Cie	312	Cantin, Aug.	178
Bain, L.	189	Carbray et Routh	14
Barbeau, F. X.	174	Cardinal, Joseph	174
Barrett, J.	188	Cardinal, bur. du canal	186
Bartley, W. P.	176	Carillon	188
Bates, Joshua	180	Carmen, P.	172
Battle, John	170	Carter, L. G.	172
Battle, T.	188	Catelli Frères	178
Baxter, R. W.	189	Chaffey, B. E.	182
Beach, M. T.	172	Chambers, R.	172
Beaty, Wm.	170	Chambly, bur. du canal	187
Beauharnois, bureau du canal.	186	Chester, Alfred	180
Beauharnois, Cie de navigation à vap. de	176	Chippewa, bur. du canal	186
Bell, Cie de téléphone	182	Chisholm et Minor	170
Benson, W. T.	172	Christie, famille	184
Benson et Aspden	172	Clark, W. B.	186
Berford, W. W.	180	Clark, Wm.	178
Bergin, D.	180	Clegg, Wm.	172
Bergin, E.	176	Cockburn, Alex.	174
Binet, D.	20	Collier, H. H.	186
Bissett et Donaghy	178	Collier, R.	170
Bolduc, T. et W.	174	Collins, T. et P.	180
Booth, J. R.	180	Conlon, J. et F.	172
Bourgin et Thibault	176	M. K. Connolly	14
Bourret, E.	189	Corbeil, M.	177
Brannigan, John	182	Cornwall, bur. du canal	186
Bridges, James	172	Corporation du—	
Brocklebank, L.	172	Comté de Welland	172
Brodeur, S. A.	174	Montréal	176
Bronson et Weston	180	Ottawa	178
Brophy, John	182	Port-Colborne	172
Brown et Merritt	172	Ville de Salaberry	174
Brown et Ross	170	Welland	172
Brownscomb, Wm.	188	Thorold	170
Bulger, M.	15	Village de Merriton	170
Bulmer, H., jeu., et Fr.	176-178	do Morrisburg	172
Buntin, A.	174	Coughlin, T.	188
Burrows, W.	187	Cowley, J.	14
Burstall, J., et Cie	176	Coulter, R.	186
Bussièrès, F.	187	Crevier, A. C.	178
Butterworth, J. G.	178	Crevier, W.	186
Cameron, D.	180	Cummings, J., successeur de	182
Cameron et McInnis	172	Danis, A. G.	186
Canada-Atlantique, Cie de ch. de fer du	180	D'Aoust, A. D.	176
		Darling, S.	172
		Davey, J., jeune	170

		PAGE.			PAGE.	
Davis, H. et N.	Locataires	172	Harrison, Henry	Locataire	174	
Davis, Wm et Fils	do	172-178	Hartney, H.	do	180	
Dawson, W.	do	180	Harvey, J. B.	Dép. imprév. et appoint.	186	
Deane, J.	Dép. imprév. et appoint.	188	Hastey, Robert	Locataire	178	
Delaney, D.	Locataire	180	Hain, J. R.	Appointements	186	
Delisle, Silfrid	do	178	Hendershot Frères	Locataires	174	
Demers, J., et Cie	do	174	Henderson Frères	do	172, 178	
Dennie, O. P.	do	174	Henderson Lumber Co.	do	176	
Deschamps, J. B.	Appointements	187	Henry, John	do	178	
Dey Frères	Locataires	178	Hickey, Andrew	do	180	
Dion, E.	do	174	Hill, John	do	170	
Dobie, Arch	do	170	Hodge, Andrew	do	174	
Dobell, Beckett et Cie	do	176-178	Hodgins, J. et C.	do	178	
Dobell, H. et Cie	Amendes.	14	Hood, W.	do	176	
Dominion, Cied'abat. du	Locataires	178	Howland, Jones et Cie	do	170	
do Barb Wire Co.	do	178	Howland, Peleg	do	170	
do Bridge Co.	do	178	Howlett, veuve A.	do	180	
do Land Co.	do	176	Hull, John	do	182	
do Cie de télégr.	do	182	Hume, A. E.	Remise	18, 19	
Donaldson, Andrews et	do	170	Hurteau Frères	Locataires	176	
Ross			Hutchison, William	Locataire	170	
Doran, Wm M.	do	172	Loyers de chutes d'eau et autres—Annexe A	170	170	
Drummond, McCaul et	Remise	19	do	do	Compte des locat.	170
Cie			do	do	Revenu	11
Dufresne, O., jeu., et Fr.	Locataires	176	Inspecteur des canaux	Dép. imprév. et appoint.	188	
Duhamel, L.	do	150	Irvine, J. C.	Locataire	172	
Durocher, C.	Appointements	187	Ives, Wm et J. T.	Acheteurs	184	
Dunnville, bur. du can.	Dép. imprév. et appoint.	186	Jackson, Henry	Locataire	180	
Dyer, Cornelius	Acheteur	184	Jacques, G. E., et Cie	Locataires	176	
Easton, Hiram	Locataire	180	Jarvis, H.	Locataire	170	
Edwardsburg, Cie d'a-	do	172	Johnson, Wm et Cie	do	176	
midon d'			Jolivet, M.	Appointements	189	
Ethier, B.	do	178	Jones, C. J.	Locataire	170	
Dépenses—Canada, p.	Détails des	17	Julien, Moïse	do	174	
Fahey, Edward	Appointements	187	Kavanagh, W. M.	Appointements	188	
Fairgrieve, J. B., et Fils	Remise	18	Kelly, Michael	Locataire	180	
Farley, Jas. F.	Dép. imprév. et appoint.	188	Kennedy, Philip	do	180	
Ferguson, John	Acheteur	184	Kilroe, Michael	do	180	
Flack Frères	Locataires	174	King et Dolan	do	170	
Flanagan R.	Dép. imprév. et appoint.	186	Kingston et Montréal,			
Fortier, J. E.	Appointements	189	Cie d'expédition	Remises	18, 19	
Foster, John	Acheteur	184	Kingston, bur. du canal	Appoint. et dép. imprév.	186	
Foster, Paul	do	184	Kingston Mills, bureau	do	188	
Foster, M. J.	Locataire	182	du canal			
Fournier, J. A.	Appointements	187	Kingston, Thomas	Locataire	180	
Fox, Albert	Locataire	178	Lachine, bur. du canal	Appoint. et dép. imprév.	186	
Freneh, Eusébe	do	174	Lac St-François, Cie de	Locataires	174	
Frothingham, succès-	do	178	navigation du			
sion de J.			Lakefield Lumber Co.	do	182	
Frothingham et Work-	do	176	Laplank, P.	Amendes	14	
man			Latour, L.	do	14	
Galbraith, T. J.	Dép. imprév. et appoint.	186	Lamothe, P.	Locataire	178	
Gault, A. F.	Locataire	174	Larocque, J.	do	174	
Geddes, W. A.	Amendes	15	Lattimore, A.	do	172	
Gibson, Wm.	Locataire	172	Lattimore, R. F.	do	172	
Gilbert, E. E.	do	172	Laurie, R.	do	170	
Gillespie, capit. O.	Remise	19	Laurie, R. et J.	do	170	
Gillespie, J. C. et J.	Locataire	170	Lauzin, F. X.	do	175	
Giroux, A. P.	Appointements	187	Lavender, W.	do	180	
Gordon, John	Locataire	172	Lavallée, capit.	Amendes	15	
Gordon et McKay	do	170	Lebeau, D.	Locataire	182	
Gould, Ira, et Fils	do	176, 178	Lebeuf, J.	Appointements	189	
Graham, John	do	180	Lebrun, G.	Amendes	15	
Graham, Joseph	Acheteur	184	Leduc, Louis	Locataire	174	
Grand-Tronc, ch. de fer	Locataire	172, 176	Lee, Edward	do	172	
Graybiel, John	do	172	Lefebvre, H.	Appointements	186	
G.N.-O., Cie de télégr.	do	182	Leggett, J. E.	do	186	
Grenville, bur. du canal	Dép. imprév. et appoint.	188	Lespérance, Auguste	Locataire	176	
Grier, A. J.	Locataire	182	Lerouse, D.	Amendes	14	
Haney, S. et J.	Locataires	172	Little, Wm.	Locataire	178	
Hanson, capit. W.	Amendes	14	London and Canadian			
Hastings, capit. J.	do	14	Loan Co.	do	180	
Havre de Montréal,			Loney et Campbell	do	174	
Commissaires du	Locataires	176	Longtin, Onésime	do	174	
Hardy, R. E.	Locataire	180	Lussier, F.	Amendes	15	
Harris, G. A.	Remise	20	Lybster, Cie de coton	Locataire	170	

		PAGE.			PAGE.
Malcolmson, John	Remises	18, 19	O'Donnell, Patrick	Locataire	180
Maltby et King	Locataires	176	O'Gilvie et Cie, A. W.	do	176
Marks, James	Locataire	180	O'Keefe, P.	do	172
Martel, M. D. S.	Dép. imprév. et appoint.	187	O'Neill, John	Dép. imprév. et appoint.	187
Masson, H. E.	Locataire	182	Ottawa, bur. du canal	do	188
Mathieu, P.	Appointements	187	do Canoe Club	Locataire	178
Maurice, J. A.	Locataire	178	Ouellette, E., et Cie	do	178
May, G.	do	180	Owens, T. P.	Appointements	189
May, Thomas	do	180	Page et Cie, C. J.	Locataire	172
Mead, Eli	do	172	Paget, Thos.	do	181
Melamby, Wm.	do	172	Papineau, N.	do	174
Meloche, J.	do	176	Paradis, N.	do	178
Marchands, Cie Manu- facturière des	do	178	Paré, Louis	Dép. imprév. et appoint.	187
Merrifield, S.	do	180	Pariseau, D.	Locataire	178
Merrick, Henry	do	180	Patterson, Mme H.	do	180
Merritton Cotton Co.	do	170	Payne, Josiah	do	180
Metzler, rév. J.	Remise	19	Pease, D. B.	do	174
Miller, Wm.	Locataire	180	Peck, Benny et Cie	do	176
Milligan, capit. A.	Amendes	14	Pelletier, P.	Appointements	187
Miner, Jessie	Locataire	180	Permanent Loan Co.	Locataire	174
Moody et Fils	do	170	Phelps Frères	Locataires	172
Molson, J., jeune	do	172	Phelps, Calvin	Locataire	170
Montréal—			Pierce, J. C., et Fils	Locataires	178
Bureau du canal	Appoint. et dép. imprév.	186	Pillow, Hersey et Cie	do	176
Filature de coton	Locataire	174	Pirette, John	Appointements	186
Cie de houil. et d'élevat.	do	176	Poitras, F. X.	Locataires	174
Commiss. du havre	do	176	Port-Colborne, bureau	Dép. imprév. et appoint.	186
Cie des tramways	do	176	do canal		
Cie de transport	do	178	Port-Dalhousie, bureau	do	186
do	Amendes	14	do canal	do	186
Cie d'entrepôt	Remise	18, 19	Port-Maitland, bureau	do	186
Morris, W. D.	do	180	do canal	do	186
Morris, George	Locataire	180	Port-Robinson, bureau	do	186
Moseley, E. V., et Cie.	do	178	do canal	do	186
Muir, A.	Locataire	170	Port-Robinson, Cie du	Locataire	170
Mulhern, M. M.	Appointements	186	bassin de radoub		
Municipalité d'Iro- quois	Locataire	172	Poulin, P.	do	174-176
Murphy, D.	Dép. imprév. et appoint.	188	Powell, Wm.	do	180
Murphy, D., et Cie	Remises	19	Pridham, A.	Dép. imprév. et appoint.	188
Murray, bur. du canal	Dépenses imprévues	188	Quesnel, Jules	do	187
Musson, P. H.	Locataire	170	Ramsden, J. A.	Appointements	186
McArthur, Donald	Acheteur	184	Ranney, John L.	Locataire	170
McArthur, Wm.	Appointements	188	Rees, John F.	do	186
McCaffrey, Charles	Locataire	180	Remises	18-19	
McCloy, Robert	do	180	Reid, J.	Dép. imprév. et appoint.	187
McCullough, G. W.	do	178	Reid, John	Locataire	172
McDonald, A.	do	172	Reid, G.	Appointements	187
McDonagh, John	do	170	Read, capit. J.	Remise	19
McDonald, James	do	174	Revenu.	do	9
McDonald, Jas., success.	do	174	Richelieu, Cie de navi- gation	Locataire	176
McFarland, D. E.	Dép. imprév. et appoint.	186	do	Amendes	14
McFarland et Lemon	Locataires	170	Richey, W. M.	Dép. imprév. et appoint.	188
McFee, Col.	Locataire	174	Rickey, George	Locataire	180
McGlashen, L.	do	172	Rideau Skating and Curling Club	do	178
McIntyre, J.	do	178	Riendeau, H.	do	178
McKay, A. D., et Fils	Remises	18-19	Riordan, J.	Locataire	170
McKay, Thos.	Locataire	178	Robertson, A. M.	Remise	18-19
McKenzie, J.	Amendes	14	Rolston et Haskins	Locataires	172
McKinnon, M.	Appointements	189	Rose, H. A.	Locataire	172
McLeary et McLean	Locataires	170	Ross, J. H.	do	172
McLennan, H.	Locataire	176	Rourk, John	do	182
McMillan, R. P.	Appointements	187	Rowland, Wm.	do	180
McNally, T.	do	187	Royal Electric Co.	do	176
McNeil, Neil	Locataire	182	Sandford, F.	do	182
McPhee et Cie, Alex.	Locataires	174	Scholfield, A. K.	do	172
McPherson et Weir	do	170	Scholfield, W.	do	172
McRory, P.	Locataire	176	Commissaires d'écoles	do	172
McRae et Cie, J. W.	do	178	Scott, Wm et Alex.	Acheteurs	184
Neelon, S.	do	170	Shaver, Sydney	Locataire	172
Neville, John	do	178	Shaver, Henry	Amendes	15
Norris et Neelan	do	170	Shepherd, George	Locataire	180
Norris, James	Amendes	14	Sherwood, A.	do	172
O'Callaghan, T.	Appointements	186	Simard et Godin	Locataires	178
O'Cain, James	do	179	Smith, J. B.	Locataire	170
O'Connor, D.	Services professionnels	189	Smith, M. A.	do	172

		PAGE.			PAGE.
Smith, R. C.	Locataire.	182	Towers, Thomas	Locataire.	170
Smith's Falls, bureau du canal	Dép. imprév. et appoint.	188	Trent, canal de la	Dépenses imprévues.	188
Smith's Falls Curling Club.	Locataire.	180	Trempe, O.	Locataires.	174
South-Eastern Railway Co.	do	178	Syndics d'écoles	do	170
Sproule, John et W.	Acheteurs	184	Tuttle, Date et Rodden	Locataires.	170
Statistique—Annexe A		23	Valleyfield Canning Co	do	174
Steel, Robert	Locataire.	174	do Cie d'éclairage à l'électricité	do	174
Stephen, George	do	174	Vieau, S.	do	176
Sterling, G.	do	178	Villeneuve, J.	Appointements.	187
Stormont Cotton Co.	Locataires.	174	Navires, tonnage et nationalité des	et Classifiés	146
St. Amour et Cie	Locataire.	174	do do	Passant par les canaux	138
Sainte-Anne, écluse, bureau du canal	Dép. imprév. et appoint.	188	Wallace, George	Locataire	172
Sainte-Catherine— Bureau du canal	do do	186	Walsh, R. N.	do	174
Cie de tramways	Locataires.	170	Walthe, S., et Cie	do	172
Cie de pouv. hydraul.	do	170	Ward, W. H.	do	170
Cie de gaz de Sainte- Catherine et du canal	do	170	Ward, R., success. de	do	180
Welland.			Warren-Scarf Asphalt Paving Co.	do	178
Ste-Catherine et Niag. Cent., Cie de ch. de fer	do	170	Wattie, James	do	174
St-Jean, bur. du canal	Dép. imprév. et appoint.	187	Weatherly, S. J.	do	172
St-Laurent et Ottawa, Cie du ch. de fer du	Locataires.	180	Webster, James	Amendes.	14
St. Louis, J.	Appointements.	187	Webster, W. J.	Locataire.	182
Saint-Ours, écluse, bu- reau du canal	Dép. imprév. et appoint.	187	Welland, canal— Remise.		16
Diverse main-d'œuvre		186	Cie de ch. de fer	Locataire.	172
Swayze, Caleb	Locataire.	172	Cie de prêt	do	170
Tait, G. et W.	do	176	Whealey, W. H.	do	180
Tanner, A. W.	do	184	White, A. C.	do	180
Tarif		158	White, F. O.	do	172
Taylor, John	Locataire.	172	Whitman et Barns, Cie manufacturière de	do	170
Taylor, F. H.	Remise.	18	Whitney, D.	Amendes, etc.	14
Teakles, B. H.	Frais de voyages.	189	Wiggle, capit. N. J.	Remise.	19
Comité temporel de l'église Saint-André	Locataire	180	Wilson, Chas. E.	Locataire.	174
Tett, J. B. et B.		180	Wilson, Jas.	do	170
Thorold W. & C. Co.	Locataire.	170	Wilson, J., jeune	do	176
Tipton, T. L. M.	Dép. imprév. et appoint.	186	Wilson, John H.	do	174
Péages sur les canaux.		8	Witton, H. B.	Dép. imprév. et appoint.	188
Toronto Paper Co.	Locataires.	174	Wood, A.	Locataire.	180
			Wood, J. et C. H.	Locataires.	174
			Wood, W. D. et G. C.	do	174
			Wood et Green	do	170
			Wright et Duncan	do	170
			Young, H. A.	Remise.	18-19

VINGT-QUATRIÈME RAPPORT ANNUEL

DU

MINISTÈRE DE LA MARINE

POUR

L'EXERCICE TERMINÉ LE 30 JUIN

1891

IMPRIMÉ PAR ORDRE DU PARLEMENT



OTTAWA

IMPRIMÉ PAR S. E. DAWSON, IMPRIMEUR DE SA TRÈS EXCELLENTE
MAJESTÉ LA REINE

1892.

A Son Excellence le Très honorable lord Stanley de Preston, gouverneur général du Canada, etc., etc.

PLAISE À VOTRE EXCELLENCE :

J'ai l'honneur de présenter, pour l'information de Votre Excellence et de la législature du Canada, le vingt-quatrième rapport annuel du ministère de la marine.

J'ai l'honneur d'être

De Votre Excellence le très obéissant serviteur,

CHARLES H. TUPPER,

Ministre de la marine et des pêcheries.

MINISTÈRE DE LA MARINE,

OTTAWA, 31 décembre 1891.

TABLE DES MATIÈRES.

	PAGE.
Rapport présenté par le ministre.....	iii
Rapport du sous-ministre.....	7
SUJETS TRAITÉS DANS LE RAPPORT DU SOUS-MINISTRE.	
Aides à la navigation dans Ontario.....	9
Améliorations proposées dans la Colombie-Britannique.....	43
Bouées et balises, Colombie-Britannique.....	45
Bouées-gaz, division de Québec.....	20
Cabotage, loi relative au.....	84
Certificats de capitaines et seconds, à l'étranger.....	81
" " à l'intérieur et sur les côtes.....	81
Chargements de ports.....	99
Climatologie.....	74
Correspondance.....	86
Divisions de phares, Colombie-Britannique.....	41
" Ile du Prince-Edouard.....	39
" Nouveau-Brunswick.....	34
" Nouvelle-Ecosse.....	20
" Ontario.....	8
" Québec.....	15
Frais d'entretien des phares, etc., et des steamers fédéraux.....	58
Gardiens de feux, changements parmi les.....	46
Gardiens de ports.....	105
Inspection des bateaux à vapeur et certificats de mécaniciens.....	78
Inspection des chargements de bestiaux.....	101
Législation.....	106
Levée hydrographique de la baie Georgienne.....	74
Lignes de charge.....	94
Longitude de Montréal, détermination de la.....	72
Maitres de havres.....	105
Marine marchande, nombre et tonnage des navires.....	87
Marins malades et dénués de ressources.....	63
Naufrages et accidents.....	83
Nouveaux feux et signaux de brume, division de Québec.....	15
Nouvelle hydrographie de Burrard-Inlet.....	75
Observations des marées.....	83
Observatoires magnétiques.....	72
Obstacles à la navigation, enlèvement.....	77
Officiers et employés, liste des, service extérieur.....	85
" " service intérieur.....	85
Pétrole.....	48
Pigeons messagers.....	104
Police de port.....	61
Récompenses pour sauvetage de vies.....	75
Réparations aux stations, Colombie-Britannique.....	44
" Ile du Prince-Edouard.....	39
" Nouveau-Brunswick.....	34

	PAGE.
Réparations aux stations, Nouvelle-Ecosse	21
" Ontario	12
" Québec	16
Rivière Fraser, Améliorations de la navigation sur la	105
Service des bouées, Nouveau-Brunswick	37
" Nouvelle-Ecosse	31
" Québec	19
Service des phares	7
Service des signaux	77
Service météorologique	70
Service postal d'hiver	59
Signaux de brume, Colombie-Britannique	41
" Nouvelle-Ecosse	25
" Québec	15
Steamers fédéraux	48
" <i>Napoléon III</i>	49
" <i>Druid</i>	49
" <i>Newfield</i>	49
" <i>Lansdowne</i>	50
" <i>Stanley</i>	50
" <i>Sir James Douglas</i>	53
" <i>Quadra</i>	53
" <i>Bayfield</i>	55
" <i>Alert</i>	55

ANNEXES.

Acte et règlements concernant l'expédition du bétail	162
Capitaines et seconds, rapport du président des examinateurs des	141
Dépenses du ministère, état des	109
Fonds des marins malades, perceptions	111
Inspection des bateaux à vapeur, rapport du président du conseil	135
Levée hydrographique de la baie Géorgienne, rapport sur la	144
Nouvelle hydrographie de Burrard-Inlet, rapport sur la	146
Observatoires magnétiques, rapport sur les	126
Police de rade de Québec, rapport du surintendant	150
Recettes du ministère, état des	118
Récompenses pour sauvetage de vies	168
Service des signaux, rapport sur le	147
Service météorologique, rapport sur le	112
Stations de bateaux de sauvetage, relevé	172

RAPPORT

DU

SOUS-MINISTRE.

A l'honorable

CHARLES H. TUPPER,

Ministre de la marine et des pêcheries.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous présenter mon rapport sur les opérations de mon ministère pendant l'exercice terminé le 30 juin dernier, ainsi qu'un compte rendu d'une partie considérable des opérations jusqu'au 1er décembre 1891.

Un supplément accompagnera ce rapport. Il renfermera les rapports de présidents des bureaux d'inspection des bateaux à vapeur et des examinateurs de capitaines et seconds ; ceux des commissaires des havres de Toronto, Belleville, Montréal, Québec, Trois-Rivières, Pictou et Sydney-nord, des commissaires de pilotes, des maîtres de port, des gouverneurs de port ; les rapports de la police de rade de Montréal et Québec, ainsi que le relevé des naufragés et accidents.

La dépense totale faite par le ministère dans les différentes divisions de service public qu'il a administrées pendant l'exercice terminé le 30 juin dernier, y compris les appointements du personnel, a été de \$874,132.76, soit une augmentation de \$66,968.88 sur la recette de l'exercice précédent. Cette augmentation est due en grande partie aux déboursés qu'il a fallu faire pour le nouveau steamer *Quadra* destiné au service de la Colombie-Britannique. Le crédit voté par le parlement était de \$938,350.10, somme qui couvre aussi les appointements des employés du ministère. On remarquera que la dépense de l'exercice a été de \$63,983.59 moindre que le crédit.

Le nombre total des personnes attachées au service extérieur du ministère est, à la date du présent rapport, de 1,434.

La dépense faite pour le service des phares et des côtes s'est élevée à \$492,196.99, y compris les frais de construction, tandis que pour l'exercice précédent elle avait été de \$466,155.09 : il y a donc eu, pour le dernier exercice, une augmentation de dépense de \$26,041.90. Le crédit voté par le parlement pour ce service était de \$516,833.80 : on voit donc que les déboursés, pour le même service, ont été de \$24,636.81 moindres que le crédit voté.

SERVICE DES PHARES.

Le service des phares du Canada couvre les divisions suivantes :—La division de l'Ontario, embrassant les phares à l'ouest de Montréal jusqu'aux territoires du Nord-Ouest ; la division de Québec, qui s'étend en aval de Montréal et qui comprend le fleuve et le golfe Saint-Laurent et le détroit de Belle-Isle ; la division de la Nouvelle-Ecosse, renfermant l'île Saint-Paul, le Cap-Breton, l'île de Sable et le cap Race, Terre-neuve ; la division du Nouveau-Brunswick, la division de l'île du Prince-

Edouard, et la division de la Colombie-Britannique, renfermant chacune les phares qui se trouvent dans les limites provinciales.

Le nombre total des stations de phares du Canada, au 1er décembre 1891, était de 605, et celui des feux de 710; le nombre des sifflets de brume à vapeur et des cornets de brume automatiques était de 54, et le nombre des gardiens de feux, mécaniciens de sifflets de brume et autres aides, y compris les équipages des phares flottants, était de 670.

Voici quel était, au 31 décembre de chacune des années écoulées de 1868 à 1891, inclusivement, le nombre des feux, sifflets de brume et cornets automatiques en opération dans les différentes provinces du Canada.

Dans ce nombre sont comprises les stations de phares que le Canada entretient sur la côte de Terre-Neuve.

		Stations de phares.	Feux.	Sifflets de brume.	Cornets de brume.	
31 décembre	1868.....	198	227	2	.....
	do	1869.....	219	233	2	
	do	1870.....	240	278	4	
	do	1871.....	264	297	8	
	do	1872.....	280	314	13	
	do	1873.....	316	363	17	
	do	1874.....	342	384	18	
	do	1875.....	377	444	22	
	do	1876.....	407	488	24	
	do	1877.....	416	509	25	2
	do	1878.....	427	518	25	4
	do	1879.....	443	542	23	6
	do	1880.....	452	551	22	7
	do	1881.....	462	553	23	9
	do	1882.....	470	562	23	9
	do	1883.....	484	578	23	9
	do	1884.....	507	597	23	10
	do	1885.....	526	617	23	12
	do	1886.....	534	625	23	16
	do	1887.....	561	658	23	24
	do	1888.....	569	664	23	27
	do	1889.....	579	675	24	29
	do	1890.....	599	705	23	32
	do	1891.....	605	710	23	31

DIVISION D'ONTARIO.

Cette division renferme les phares et les phares flottants de la partie de la province de Québec à l'ouest de Montréal, ainsi que tous les phares de la province d'Ontario, c'est-à-dire les phares de la rivière Ottawa, du fleuve Saint-Laurent en amont de Montréal, des grands lacs, de quelques-uns des petits lacs de l'intérieur, et un phare et un phare flottant sur le lac Winnipeg, province du Manitoba.

Le nombre des phares de la division d'Ontario, y compris les deux du Manitoba, est de 203. Ce sont des phares, phares-balises et phares flottants entretenus aux frais de l'Etat. Il y a aussi 425 bouées et 20 balises.

Le nombre des gardiens de phares de cette division à la solde du gouvernement est de 158, mais les gardiens emploient, dans plusieurs cas, des aides qu'ils paient à même l'allocation que donne le gouvernement à cette fin.

A l'exception de ceux de la baie de Quinté, de la rivière d'Ottawa et des petits lacs, les phares de cette division ont été inspectés et approvisionnés par le surintendant, M. Patrick Hart, au cours des mois de juillet et d'août derniers ; le vapeur *Canada* avait été nolisé à cette fin moyennant la somme de \$3,200.

NOUVEAUX FEUX.

Peninsula Harbour.

Le nouveau phare dont le rapport de l'an dernier annonçait la construction à Peninsula Harbour, sur le lac Supérieur, a été terminé suivant les termes du contrat dans le cours de la dernière saison, et le feu fut exhibé pour la première fois le 1er août.

Le bâtiment principal, qui s'élève à l'extrémité sud de l'île vis-à-vis la péninsule à l'entrée du havre, consiste en une tour de bois carrée en plan et surmontée d'une tour en fer ; un logement y est adossé. Le bâtiment est peinturé en blanc et la lanterne en rouge. La hauteur de la tour, de sa base à la girouette de la lanterne, est de 56 pieds.

De la lanterne est exhibé un feu catoptrique rotatif blanc ou brillant dont les éclats atteignent leur plus grande vivacité toutes les 30 secondes. Ce feu se trouvant à 105 pieds au-dessus du niveau du lac, devra être visible par les temps clairs à une distance de 16 milles, de tous les points d'approche par eau.

Le prix du contrat de M. Charles Mickler pour cet ouvrage était de \$3,165, et les frais de l'établissement de ce feu, y compris la lanterne et l'appareil d'éclairage, se sont élevés en totalité à \$5,340.

Extrémité est de Longue Pointe, lac Erié.

Le phare de cette station a été construit, dans le cours de la dernière saison, par MM. McCall et Mason, de St-Williams, aux termes du contrat qui leur avait été adjugé l'année dernière ; mais le signal de brume n'a pas encore fonctionné, car la Compagnie de fonderie de Pictou n'a pas livré les machines à l'époque fixée. Deux cornets avec leurs machines et deux chaudières complètes sont maintenant près de la station et prêts à y être transportés et installés dès l'ouverture de la navigation le printemps prochain.

Batture de Saint-Anicet.

Ainsi qu'il avait été proposé de le faire l'année dernière, le phare de Port-Lewis, sur la rive sud du lac Saint-François, dans le comté d'Huntington, province de Québec, a été transporté sur une jetée construite sur la pointe nord-ouest de la batture, qui s'étend au large, du côté sud du chenal, dans le lac Saint-François, vis-à-vis le village de Saint-Anicet. La jetée consiste en une substruction formée de caissons, surmontée d'un cylindre d'acier rempli de pierre. Elle est immergée dans 9 pieds d'eau sur le bord sud du chenal des bateaux à vapeur, et se trouve à 5,700 pieds N. $\frac{1}{2}$ E. de l'église paroissiale de Saint-Anicet et à environ deux milles de l'ancien emplacement du phare. La tour qui a été déplacée est un bâtiment carré en bois peinturé en blanc, surmonté d'une lanterne de fer peinturée en rouge. La partie du

cylindre d'acier qui se trouve au-dessus de l'eau est peinte en brun, et la hauteur de la tour, depuis le sommet de la jetée jusqu'à la girouette de la lanterne, est de 31 pieds.

Le feu, qui a été mis en opération à l'ouverture de la navigation le printemps dernier, est blanc fixe, catoptrique, élevé à 31 pieds au-dessus du niveau d'été du lac et visible, par les temps clairs, à 10 milles de tous les points d'approche. La plus basse soumission reçue pour cet ouvrage était de \$2,600. Cette somme ayant été jugée excessive, les travaux ont été exécutés par le ministère sous le contrôle du contremaître Noble, et ont coûté \$1,914,37; mais on a modifié les plans d'après lesquels des soumissions avaient été demandées, en substituant du fer et de la pierre pour une jetée en bois, ce qui a considérablement augmenté le prix et rendu la construction plus durable.

Canal Murray et ses abords.

Nous disions dans le dernier rapport qu'il serait nécessaire de faire plusieurs améliorations aux feux de la baie de Quinté et de la baie Presqu'Île, par suite de l'ouverture du canal Murray au trafic. Ces améliorations ont été exécutées dans le cours de la dernière saison. Voici en quoi elles ont consisté:—

Trois nouveaux bâtiments de feux d'alignement sur jetées ont été construits dans la baie Presqu'Île et ouverts le 10 septembre dernier. Cet ouvrage a été exécuté à l'entreprise par M. Walter Alford, de Belleville, pour \$5,995, prix du contrat. Un des bâtiments est situé à 1,100 pieds du quai Brighton. La jetée octogone est plongée dans 14 pieds d'eau. La tour, qui s'élevait autrefois sur un caisson, sur la batture Calf Pasture, a été transportée sur cette jetée, et le feu de la batture Calf Pasture a été discontinué, mais on y a laissé le caisson qui servira de balise de jour. Le feu actuellement exhibé de la tour est blanc fixe, élevé à 28 pieds au-dessus de l'eau, et visible à 6 milles dans l'alignement.

Le second phare repose sur une jetée dans 7 pieds d'eau, à 1,440 pieds du quai Brighton. La jetée est surmontée d'une tour carrée en bois, haute de 47 pieds et peinte en blanc. Le feu est rouge fixe, élevé à 45 pieds au-dessus de l'eau et visible à 6 milles. Avec le feu plus haut décrit, celui-ci forme un alignement qui conduit dans le milieu du chenal dragué, à partir du lac Ontario, passé Salt Point. Et avec le feu suivant il conduit à et de l'extrémité ouest du canal.

Le troisième phare repose sur une jetée dans 15 pieds d'eau, à 3,920 pieds du quai Brighton. La tour est un bâtiment carré en bois, peint en blanc et a 30 pieds de hauteur. La jetée est octogone. Le feu est blanc fixe, élevé à 29 pieds au-dessus de l'eau, et visible à 3 milles. Il forme un alignement avec le feu précédent, et fait voir aussi une courbe dans le chenal dragué.

Vu l'établissement de ces feux d'alignement, le feu d'alignement de derrière qui était à Salt Point et qui indiquait l'alignement dans l'ancien chenal conduisant dans la baie Presqu'Île a été discontinué.

A part les huit bouées-espars installées au cours de la dernière saison, une bouée-espar a été placée à l'extrémité du canal de la baie de Quinté, et toutes les bouées des alentours ont été mises sous le contrôle du surintendant du canal Murray.

Indépendamment de ces améliorations exécutées par le ministère de la marine, six nouveaux feux ont été établis l'année dernière sur les jetées et ponts du canal par

le ministère des chemins de fer et canaux ; ils sont régulièrement entretenus par le surintendant du canal, comme suit :—

1. Un feu rouge fixe, élevé à 19 pieds au-dessus de l'eau, sur une charpente carrée à jour et ayant la forme d'une pyramide, à 30 pieds de l'extrémité de la jetée nord, à l'entrée est du canal.

2. Un feu, élevé à 35 pieds au-dessus de l'eau, placé au-dessus de la pile tournante du pont de Carrying-Place, qui se trouve à 4,725 pieds, en montant le canal, du feu établi sur la jetée est. La lanterne est disposée de façon à ce que quand le pont est ouvert pour laisser passer les navires un feu blanc est exhibé au-dessus du bord sud de la pile tournante, et que quand le pont est fermé un feu rouge est exhibé directement au-dessus du milieu de la pile.

3. Un feu semblable au précédent, mais à 20 pieds au-dessus de l'eau, sur la pile tournante du pont du chemin de fer Northern-Ontario, lequel se trouve à 1,500 pieds du pont de Carrying-Place dans la direction de l'ouest.

4. Un feu semblable, 35 pieds au-dessus de l'eau, sur le pont de Smithfield, qui traverse le canal presque à la moitié de sa longueur, ou à 6,600 pieds du pont du chemin de fer dans la direction de l'ouest.

5. Un feu semblable, à 35 pieds au-dessus de l'eau, sur le pont de Lovitt, qui traverse le canal à 6,490 pieds de son extrémité ouest, ou à 7,700 pieds du pont précédent dans la direction de l'ouest.

6. Un feu rouge fixe, visible à 4 milles, élevé à 14 pieds au-dessus de l'eau, reposant sur une charpente carrée à jour et ayant la forme d'une pyramide, à 30 pieds de l'extrémité extérieure de la jetée nord, à l'entrée ouest du canal.

Abords du pont de Kingston.

On a fortement représenté à notre ministère depuis quelques années l'urgente nécessité d'améliorer les abords du havre de Kingston pour la commodité des navires d'un fort tirant qui entrent dans ce port, spécialement à la fin de l'automne, avec des chargements de grain, et dans le cours de la dernière saison l'ingénieur en chef du ministère a fait un examen spécial et dressé un rapport au sujet des améliorations désirables. Comme partie de ces améliorations, il est question d'établir l'été prochain, sur la commune de Barriefield, des feux d'alignement destinés à conduire aux quais de fret en évitant les hauts-fonds, et des soumissions seront prochainement demandées pour la construction de tours squelettes en fer devant servir à cette fin.

Trois hauts-fonds isolés qui se trouvent dans le havre et qui jusqu'ici étaient indiqués par de petites bouées-espars, serviront dorénavant d'ancrage à de grandes bouées-plateformes carrées surmontées de balises en charpente très voyantes.

L'à-propos d'établir un cornet de brume à vapeur à Nine Mile Point est aussi à l'étude. En attendant, la cloche de brume a été transportée dans l'endroit le plus proéminent de la pointe et améliorée autant que possible. On y a dépensé \$69.21.

Dickinson's Landing.

Un petit phare qui se trouvait à Dickinson's Landing, à la tête du canal Cornwall, et qui jusque-là avait été entretenu par le ministère des chemins de fer et canaux, a été, sur la recommandation de l'auditeur général, transféré au contrôle de notre ministère, le 1er juillet 1890. Une inspection de la tour du phare a fait voir

qu'elle était très détériorée, et comme c'était une bâtisse petite et incommode, on a décidé de la remplacer par une tour nouvelle. Cet ouvrage a été fait à l'entreprise par M. Wm. H. Miller, de Moulinette, dont le prix pour la nouvelle tour était de \$253. L'ouvrage a été terminé le 5 octobre dernier, et il a coûté en totalité \$326.33.

La nouvelle tour, qui repose sur la jetée du côté sud de l'entrée ouest du canal Cornwall, est un bâtiment carré en bois, peinturé en blanc, et s'élevant à 22 pieds au-dessus de la jetée. Le feu est blanc fixe, dioptrique, et conduit du fleuve en amont, à l'entrée du canal.

Limekiln Crossing.

Les feux temporaires entretenus par notre ministère en aval du chenal dragué, à Limekiln Crossing, sur la rivière Détroit, vis-à-vis la gare du chemin de fer d'Amherstburg, dans la circonscription sud d'Essex, Ontario, ont été remplacés l'année dernière par deux bâtisses permanentes construites dans l'alignement du centre du chenal de 440 pieds. Ces bâtiments, consistant en tours squelettes de fer surmontées de lanternes métalliques, ont été fournis par la *Russell Wheel and Foundry Company* de Détroit, Michigan. Ils reposent sur des jetées de caissons construites sous le contrôle de l'ingénieur du gouvernement des Etats-Unis en charge des opérations de dragage à Limekiln Crossing. Cet arrangement a permis à notre ministère de faire construire les jetées à très peu de frais et sous une direction compétente. Nous nous sommes procuré les bâtiments en fer aux Etats-Unis, sous l'autorité d'un arrêté du conseil, parce que nous ne pourrions avoir en Canada des offres raisonnables pour des bâtiments de ce genre. Depuis, des informations ont été prises à des usines canadiennes au sujet des constructions en fer, et il est probable que celles dont nous pouvons avoir besoin à l'avenir pourront être fabriquées dans le pays à un prix raisonnable.

Le coût total de cet ouvrage, y compris jetées, tours, lanternes, appareil d'éclairage et installation, a été de \$1,861.

Brise-lames de Wiarton.

Afin de faciliter l'abord du nouveau brise-lames de Wiarton, à la tête de la baie de Colpoy, baie Georgienne, dans la circonscription nord de Bruce, Ontario, le ministère a voulu entretenir un feu sur perche à la tête du brise-lames du gouvernement. Ce feu, qui remplace celui que la municipalité entretenait auparavant, est exhibé d'une lanterne à lentilles, hissée au bout d'une perche de 15 pieds ayant un hangar blanc à sa base. Le feu est rouge fixe élevé à 19 pieds au-dessus du niveau de l'eau, et doit être visible à 6 milles, de tous les points d'approche.

PRINCIPALES RÉPARATIONS FAITES AUX STATIONS.

Les caissons de protection commencés l'année dernière à la station de Colchester Reef et dont il était question dans le rapport annuel précédent ont été terminés sous la direction de M. Noble. Ces caissons entourent complètement la fondation en fer du phare, et leur construction à coûté \$9,560.42.

Pointe aux Anglais.

Le phare de la Pointe aux Anglais, sur la rivière Ottawa, étant devenu peu sûr parce que le bois était pourri, il a besoin d'être remplacé par un neuf, et des soumissions ont été demandées à cet effet.

Feux d'alignement de Bois-Blanc.

Au cours de la dernière saison, une des petites tours d'alignement à la tête de Bois-Blanc, dans la rivière Détroit, a été détruite par l'incendie, et l'autre étant très délabrée, il a été décidé de les remplacer par des structures en fer. Ces deux tours squelettes de fer ont été construites par la *Canadian Bridge and Iron Company* de Montréal pour \$573, prix du contrat. On croit qu'elles seront installées avant l'ouverture de la prochaine navigation.

Détroit Mississauga.

Des plaintes étant parvenues au ministère à l'effet que le cornet de brume de cette station, à l'extrémité ouest de l'île Grande Manitouline, lac Huron, ne donnait pas satisfaction, le ministère a fait remplacer le cornet par un sifflet à vapeur le 15 juillet dernier. Le nouveau signal est un sifflet du modèle communément appelé "chat sauvage," c'est-à-dire qu'il est muni d'un piston qui change le ton du son, lequel commençant bas, s'élève à un cri et se termine par une note basse. Les sons durent 8 secondes, à des intervalles de 2 minutes. Des capitaines de navires ont rapporté que le changement donne complète satisfaction. L'exécution de cette modification a coûté \$111.

Rondeau.

Le principal phore de Rondeau était une grande tour en bois à jour s'élevant à l'extrémité extérieure du brise-lames est. Le bois de la jetée de ce brise-lames étant pourri, il devint nécessaire soit d'enlever ou de refaire complètement son extrémité extérieure. Dans ces conditions, il fut décidé d'améliorer l'alignement en faisant du feu d'alignement intérieur le principal feu du lac et le plus élevé des deux, et en transportant ce qui avait été jusque-là le feu d'alignement de derrière à la place autrefois occupée par le feu principal.

Comme les travaux à faire comprenaient des améliorations considérables, qui n'avaient pu être spécifiées avant que quelque progrès eût été fait, il était impossible de donner ces améliorations à l'entreprise; en conséquence, elles ont été exécutées sous la direction de M. W. H. Noble, contremaître des travaux.

Le 1er octobre dernier, dans leur nouvelle situation, ils furent exhibés pour la première fois; ils sont maintenant comme suit:—

La tour du feu d'alignement extérieur ou de devant est le même bâtiment qui était auparavant la tour du feu d'alignement de derrière. Elle repose sur un caisson construit sur l'extrémité extérieure du brise-lames est et est une charpente carrée en bois à jour, peinte en blanc et mesurant 18 pieds de hauteur depuis le sommet du caisson jusqu'à la girouette de la lanterne. Le feu est blanc fixe, catoptrique, élevé à 34 pieds au-dessus du niveau du lac, et visible à 11 milles dans et par-dessus un petit arc sur chaque côté de l'alignement.

La principale tour du feu d'alignement intérieur ou de derrière est sur le même brise-lames est à 780 pieds N. par E. $\frac{1}{2}$ E. du feu d'alignement de devant. La tour a été complètement reconstruite, et on n'a utilisé que l'ancienne lanterne métallique avec son appareil d'éclairage.

La tour neuve est une construction octogone en bois peinte en blanc reposant sur une base de maçonnerie parée d'acier, construite à partir de la jetée de fondation et peinte en brun.

Le feu est rotatif comme auparavant, donnant alternativement des éclats rouges et blancs toutes les $1\frac{1}{2}$ minute. Il est élevé à 70 pieds au-dessus du niveau du lac et visible à 14 milles de tous les points d'approche par eau. Le changement a coûté \$2,178.15 en totalité.

Rivière Thames.

A cette station la jetée, qui est en pilotis, a été complètement réparée. Déboursés : \$172.56.

Ile aux Goëlands, lac Ontario.

La tour s'élève sur un haut-fond du lac Ontario, exposée à l'action des vagues, et est entourée de jetées en caissons. Dans le cours de la dernière saison, il a été nécessaire de faire des réparations considérables au boisage de ces jetées, et un côté en a été prolongé de 30 pieds pour donner un meilleur abri à la chaloupe du gardien. Ces travaux ont été exécutés sous le contrôle de M. Noble, et ont coûté \$980.93.

Grand feu de Burlington Beach.

Le grand feu de Burlington Beach, qui est un feu côtier des lacs et un guide à Hamilton, a été amélioré par le remplacement de la vieille lanterne et de l'ancien appareil d'éclairage par des neufs d'un modèle moderne. Cette substitution a coûté \$1,290.71.

Baie du Français.

L'extrémité extérieure de la jetée de cette station, sur laquelle repose le phare, a été réparée et la tour nivelée. Déboursés, \$115.77.

Pointe Plaisante.

L'habitation a été réparée, et une nouvelle pompe fournie. Déboursés, \$138.52.

Ile Nottawasaga.

Une nouvelle plateforme a été construite depuis l'habitation jusqu'à la tour. Les matériaux ont coûté \$18.74, et l'ouvrage a été fait par le gardien.

Killarney.

Une nouvelle cuisine a été ajoutée à l'habitation. Coût, \$175.

Ile Boyd.

Le gardien a reçu \$80 pour faire ajouter une cuisine à son logement.

Cap Robert.

Ici le gardien a construit un quai à ses frais, mais le ministère lui a donné \$24 pour le couvrir de madriers.

Lac des Chênes, rivière Ottawa.

La jetée sur laquelle la tour est assise a été réparée. Déboursés, \$28.50.

En outre de ce que dessus, le peinturage et les réparations nécessaires ont été faits aux divers postes par les gardiens.

DIVISION DE QUÉBEC.

Cette division comprend les phares et phares flottants en aval de Montréal, sur le Saint-Laurent, ceux de la rivière Richelieu et du lac Memphremagog, ainsi que tous les phares, phares flottants, sifflets de brume à vapeur, bouées et balises du fleuve et du golfe Saint-Laurent, dans les limites de la province de Québec, en même temps que ceux de la côte nord-ouest de Terre-Neuve et de la côte du Labrador. Cette division est administrée par M. J. U. Gregory, l'agent du ministère à Québec qui, à part le service des phares, a aussi sous son contrôle les vapeurs fédéraux *Alert* et *Druid*, de même que la police fluviale de Québec.

Indépendamment de ses fonctions d'agent du ministère de la marine et des missions que le ministère des pêcheries peut lui donner à remplir dans le port de Québec, M. Gregory est surintendant de la police fluviale et proposé à l'engagement des matelots dans ce port, il exécute les ordres du conseil de commerce britannique en rapport avec les marins dénués de ressources, les naufrages et les accidents en mer, et est receveur d'épaves.

Son personnel d'employés se compose de MM. L. A. Blanchet, comptable et sous-proposé à l'engagement des matelots; G. H. O'Forrell et A. Hamel, commis; N. Fitzhenry, garde-magasin et gardien de quai. Le capitaine Larochelle, inspecteur des feux et pilote, est aussi attaché à l'agence. Les ateliers sont sous le contrôle de C. Vézina, maître-forgeron de navires, et T. Routhier, maître-charpentier.

À la clôture de la navigation, cette division comptait 151 feux fixes et rotatifs, 10 phares flottants, dont 3 sont munis de sifflets de brume à vapeur, 8 canons de brume, 2 stations de brume explosives, 11 cornets de brume à vapeur, 118 bouées, dont 8 sont à gaz, 59 balises et 10 canots de sauvetage pour servir dans les glaces.

Pendant la dernière raison, le steamer *Druid* a approvisionné les phares entre Québec et Montréal, et fait le service des bouées à gaz et autres. Il a aussi approvisionné les phares entre Québec et la Pointe au Père.

Le steamer *Alert* a approvisionné tous les phares du bas du fleuve, du golfe, de la baie des Chaleurs, du détroit de Belle-Isle, du Labrador et de la côte nord-ouest de Terre-Neuve.

Tous les feux, signaux de brume, etc., de cette division, ont été inspectés par le capitaine Larochelle, inspecteur. Le capitaine Demers, du *Druid*, a aussi inspecté quelques-unes des stations qu'il approvisionnait.

NOUVEAUX FEUX ET SIGNAUX DE BRUME.

Bersimis.

Le 20 août dernier, deux feux d'alignement sur perches ont été mis en opération au confluent de la rivière Bersimis, dans le comté de Saguenay, sur la rive nord du fleuve Saint-Laurent, en aval de Québec.

Ces deux feux sont installés sur une langue de sable s'étendant vers l'ouest à partir du poste de la Compagnie de la Baie-d'Hudson sur le côté nord de l'embranchement de la rivière et formant partie de la réserve des sauvages Betsiamits, et tous deux sont blancs fixes et exhibés de lanternes à réflecteurs hissées sur des mâts. Ils doivent être visibles à une distance de 3 milles dans et par-dessus un petit arc sur chaque côté de l'alignement.

Le mât d'alignement extérieur s'élevé sur la rive, aussi près du niveau des hautes eaux qu'il était prudent de le placer. Le feu est à 30 pieds au-dessus du niveau des hautes eaux. Le mât a 20 pieds de hauteur et est surmonté d'une balise de 10 pieds carrés en forme de diamant et faisant face au chenal pour le rendre plus visible comme amer de jour. Le tout peinturé blanc.

Le mât de derrière est situé à 350 pieds nord-ouest 3-8 nord (N. 65° franc O.) de l'autre. Le feu est à 40 pieds au-dessus du niveau des hautes eaux. Le mât est semblable à celui de devant et mesure 30 pieds de hauteur.

Ce feu a pour objet d'indiquer la meilleure route à suivre au-dessus de la barre de sable qui s'étend à plus d'un mille en dehors de la Pointe Bersimis et est recouverte de 4 pieds d'eau à eau basse à son endroit le moins profond. En dedans de la pointe l'eau est bien meilleure.

Les travaux en rapport avec l'établissement de ces feux ont été exécutés par la Compagnie de bois du Saint-Laurent, et ils ont coûté \$197.

Cap Chatte.

Le 15 août dernier, un signal de brume explosif a été établi à la station de Cap Chatté, sur la côte nord du golfe; il consiste en gargouilles à fulmicoton faisant explosion à une hauteur d'environ 100 pieds au-dessus de l'eau et tirées d'une grue placée sur le bord de la falaise, à l'est du phare.

Une gargousse est tirée toutes les 20 minutes.

L'établissement de ce signal a coûté \$180.43, et on a augmenté de \$200 par année le salaire du gardien à cause du travail supplémentaire et des nouveaux risques qu'il entraîne. Cette amélioration a été faite sur la recommandation de M. Anderson et du capitaine Smith, M.R.

Cap de la Madeleine.

Pour continuer le même plan d'amélioration, on a décidé d'établir un sifflet de brume à vapeur à la station du Cap de la Madeleine, sur la côte sud du golfe Saint-Laurent. Les plans et devis nécessaires ont été préparés, et des soumissions vont être demandées dans le cours de cet hiver pour faire et terminer cet établissement l'été prochain.

RÉPARATIONS ET AMÉLIORATIONS.

Pointe aux Citrouilles.

Pendant plusieurs années, un feu temporaire sur perche a été maintenu à la Pointe aux Citrouilles, dans le comté de Champlain, sur la rive nord du fleuve Saint-Laurent, entre Québec et Montréal. Ce feu ayant été très utile, on a décidé de le continuer permanemment. En conséquence, un emplacement a été acheté, des plans et devis ont été préparés pour l'établissement d'une petite tour sur jetée, et des soumissions à cet effet vont être demandées cet hiver.

Cap de la Madeleine.

Comme l'eau gagnait la tour du feu d'alignement d'aval, au Cap de la Madeleine, dans le comté de Champlain, sur la côte nord du fleuve Saint-Laurent, entre Québec et Montréal, il a fallu déplacer le bâtiment, et on a profité de l'occasion pour améliorer l'alignement en accroissant la distance entre les deux tours et en augmentant la

hauteur des deux bâtiments. Le feu d'alignement de devant a été reculé à 290 pieds N. 60° 30" E. de l'emplacement qu'il occupait auparavant, et il se trouve maintenant à 230 pieds en arrière du bord de l'eau, à 2½ milles en aval de l'église paroissiale du Cap de la Madeleine. Le bâtiment consiste en une tour en bois, carrée en plan, surmontée d'une lanterne polygone, et mesure 20 pieds de hauteur de sa base à la girouette de la lanterne : le tout peinturé en blanc. Le feu est blanc fixe, élevé à 44 pieds au-dessus du niveau du fleuve, et doit être visible à 6 milles dans l'alignement. L'appareil d'éclairage est catoptrique. La tour de derrière est à 536 pieds N. 60° 30" E. de celle de devant, et porte un feu semblable, élevé à 54 pieds au-dessus du niveau de l'eau et qui doit être également visible à une distance de 6 milles ; le bâtiment a 36 pieds de hauteur. Les deux feux en alignement conduisent à l'entrée d'amont du chenal au nord de la batture Provencher. Les travaux nécessités par ces améliorations ont été exécutés à l'entreprise par M. F. A. Verrette, de Trois-Rivières, dont le prix de contrat était de \$530.

Phares-flottants de la batture des Trembles.

Les bateaux-phares provisoirement établis sur la batture des Trembles, dans le fleuve Saint-Laurent en amont de Québec, entre Sainte-Croix et Saint-Antoine, ont été de nouveau tenus en place pendant la dernière saison ; l'expérience ayant démontré qu'ils sont d'une grande utilité, spécialement pour les navires d'un fort tirant d'eau, il est question de marquer parmanemment ces récifs au moyen de bouées-gaz semblables à celles qui servent dans le fleuve en aval de Québec. On se propose de faire confectionner ces bouées en Canada ; des plans ont été préparés et des soumissions demandées en conséquence.

Pointe-au-Père.

Dans le cours de l'hiver 1890-91 un nouvel appareil d'éclairage a été installé dans le phare de la Pointe-au-Père, sur la côte sud du fleuve Saint-Laurent en aval de Québec, et depuis l'ouverture de la navigation l'année dernière a été changé de blanc fixe qu'il était en un feu blanc rotatif, avec jets de lumière atteignant leur plus vif éclat toutes les 20 secondes. L'appareil d'éclairage est catoptrique. Le feu se trouve à 48 pieds au-dessus du niveau des hautes eaux, et doit être vu de tous les points du côté de la mer. Cette amélioration a été faite comme partie du plan recommandé par MM. Anderson et Smith à la suite de leur inspection en 1890.

Pointe Sainte-Anne.

Suivant aussi les conclusions du même rapport, le cornet de brume à vapeur qui était installé à la Pointe Sainte-Anne fut discontinué à l'ouverture de la navigation l'année dernière, et le département n'a pas reçu de plaintes à l'occasion de ce changement.

Cap Chatte.

Cependant, des rapports très favorables ont été reçus au sujet de l'utilité des signaux explosifs établis à Cap Chatte, dans les mêmes parages, et le département est convaincu que ce changement a été dans l'intérêt de la navigation.

Cap Gaspé.

Le 7 novembre 1890, le phare et le logement du gardien du Cap Gaspé furent détruits par un incendie, et au mois de mai dernier des menuisiers furent demandés

pour la construction d'un nouveau bâtiment. Un seul soumissionnaire se présenta avec une proposition de \$2,980, M. Adolphe Rousseau, de Williamston, Ontario; mais, appelé à compléter son contrat, il s'y refusa, et de nouvelles soumissions furent demandées. Elles arrivèrent le 5 septembre dernier, et la plus basse, celle de M. E. T. Nesbitt, de Québec, pour \$3,480 a été acceptée, avec l'entente que les travaux seront terminés pour le 1er août prochain.

Pointe Riche.

Au cours de la dernière saison, on a recueilli l'opinion des capitaines de navires qui passent par le détroit de Belle-Isle sur l'à-propos de rétablir le phare de la pointe Riche détruit par un incendie. Une majorité de ces messieurs optant pour que le feu reste à la même place qu'il occupait auparavant, des plans ont été préparés et des soumissions vont être demandées pour construire un nouveau phare en cet endroit et le terminer aussitôt que possible après l'ouverture de la navigation le printemps prochain. Le feu sera très puissant à éclats.

Ile-aux-Grues.

A l'ouverture de la navigation, l'année dernière, le feu établi à l'extrémité extérieure du quai de l'Ile-aux-Grues, dans le fleuve Saint-Laurent en aval de Québec, fut changé de blanc fixe à blanc occultant, étant obscurci pendant 4 secondes toutes les demi-minutes au moyen d'écrans rotatifs. L'appareil d'éclairage est dioptrique, du 6e ordre. Le feu est à 48 pieds au-dessus du niveau des hautes eaux, et visible à 10 milles de tous les points d'approche par eau.

Belle-Isle.

Le 15 août dernier le signal de brume du poste de Belle-Isle fut changé. Le canon de brume qui était auparavant tiré toutes les demi-heures a été remplacé par des fusées ou bombes à fulmi-coton, allumées à des intervalles de 20 minutes, près du phare d'amont, à une hauteur de 400 pieds au-dessus de la mer, et lancées à une distance d'environ 500 pieds dans une direction sud et éclatant à une grande hauteur dans l'air.

On croit que ces signaux, vu le bruit perçant que produit leur détonation et le fait qu'ils sont lancés très loin avant d'éclater, seront entendus à une bien plus grande distance que le canon; en outre, ils peuvent être tirés plus fréquemment que les canons sans plus de frais.

Phares flottants du lac Saint-Pierre.

Dans le cours de l'hiver on a amélioré les bateaux-phares du lac Saint-Pierre en enlevant leurs mâts surmontés de boules qui servaient de signaux de jour et en construisant dans leur centre des tours octogones surmontées de lanternes qui étaient auparavant placées sur les ponts. Ce changement a eu pour effet de mettre les feux à une plus grande hauteur au-dessus de l'eau et de les laisser voir sans interruption de tous les points d'approche. Les tours sur le pont sont peinturées en blanc, et les lanternes également en blanc avec couvertures rouges. Les feux se trouvent maintenant à 22 pieds au-dessus de l'eau. L'appareil d'éclairage se compose de lentilles dioptriques de petites dimensions et exhibe un feu rouge vif qui doit être visible à 9 milles. Ce changement a coûté \$550.

A part les travaux dont précède l'énumération, on a fait le peinturage et les petites réparations ordinaires aux stations qui en avaient besoin.

CHANGEMENTS DANS LES BALISES ET LES BOUÉES.

Platon.

Deux balises de jour ont été installées pour marquer la ligne du milieu du chenal des navires récemment relevé, à la Barre à Boulard, dans les rapides Richelieu, en amont de Québec.

La balise de devant se trouve à 2,470 pieds N. 41° 45' E. du feu d'alignement de derrière de Platon, près du bord du rocher escarpé.

Du côté de l'eau elle présente une face rectangulaire consistant en pièces d'assemblage de 18 pieds de haut sur 13 de large, appuyées sur deux poteaux de 50 pieds de hauteur. Elle est peinte en blanc, avec une raie verticale noire de 3½ pieds de large au milieu. Le sommet se trouve à 170 pieds au-dessus de l'eau haute.

La balise de derrière est à 2,770 pieds E. N.-E. ¼ E. de celle de devant, sur un terrain élevé. Elle est des mêmes type et dimension que la première et peinte comme elle, mais repose sur des poteaux de 37 pieds de hauteur. Son sommet est à 234 pieds au-dessus de l'eau haute.

L'ouvrage a été fait par M. James Howden, contrôleur des travaux publics, en charge du dragage, et a coûté \$377 au département.

Baie Washsheecootai.

Au cours de l'été dernier, le capitaine du steamer fédéral *La Canadienne* profita d'une visite qu'il faisait à la baie Washsheecootai, sur la côte nord du golfe Saint-Laurent, pour installer sur l'île, qui se trouve à la tête de la baie, une balise blanche en forme de cône de 25 pieds de haut et qui, donnant nord-est, conduit dans la baie en parant toutes les battures, et vers l'ouest du rocher dangereux qui se trouve sur le côté est de la baie. En même temps il rétablit la balise sur l'Île-à-la-Balise, et en installa une semblable sur l'île Anicon, dans le même endroit.

Batture de Beauport.

Dans le cours de la dernière saison, une bouée-baril en bois rouge a été installée sur la batture de Beauport, pour en marquer l'extrémité extérieure, et une bouée du même genre a été mouillée à Château-Richer, dans le chenal nord de l'Isle d'Orléans. Ces bouées sont en plus de celles qui étaient auparavant entretenues par l'agence de Québec.

Bouées d'hiver.

Huit grandes bouées de bouts de mâts ont été préparées l'année dernière pour remplacer les plus importantes bouées-barils à la clôture de la navigation, afin qu'on puisse s'en servir pour guider les derniers navires qui partent lorsque les autres bouées sont enlevées à cause de la glace; on a l'intention de les laisser en place tout l'hiver, et si elles se perdent, leur faible prix de revient rendra la perte insignifiante. Ces bouées ont été placées comme suit :

Isles-aux-Grues, petit chenal—1 rouge et 1 blanche.

Isle-aux-Grues, battures—1 rouge avec bandes horizontales noires.

Chemin du chenal—1 à carreaux noirs et blancs.

Milieu de la traverse, extrémité-ouest—1 rouge.

Pointe Saint-Roch—1 noire.

Batture du Pèlerin—1 noire.

Rocher nord-est de Barrett—1 à carreaux noirs et blancs.

L'automne dernier, ces bouées ont rendu de bons services et amplement compensé le prix et le risque de leur établissement. Le pilote du steamer *Allan Newfoundland* a déclaré qu'elles l'avaient considérablement aidé à descendre ce navire. Elles ont aussi servi au steamer qui est allé à Anticosti le 5 décembre dernier pour en ramener l'équipage naufragé du trois-mâts-barque norvégien *Anna*, ainsi qu'au remorqueur à vapeur américain *Pentagoet*.

Bouées-gaz changées.

Pour donner suite au plan adopté de changer la nature des feux partout où cela peut se faire sans dépenses excessives, les feux-gaz exhibés par trois bouées dans le fleuve Saint-Laurent, en aval de Québec, ont été changés, le 25 août dernier, de blancs fixes en blancs occultants dont l'occultation dure environ six secondes. Ces bouées sont celles établies à Barrett-Ledges sur la batture du Pèlerin et sur le chemin du chenal, et les changements en question ont été opérés dans le but de rendre les feux plus distincts et empêcher de les confondre avec ceux des petits caboteurs.

Le service des bouées-gaz a été fait par le vapeur *Druid*, et elles demandaient beaucoup d'attention ; celles qui se trouvaient dans les chenaux les plus fréquentés ont été particulièrement sujettes à voir leur feu éteint par abordage avec de petits navires.

DIVISION DE LA NOUVELLE-ÉCOSSE.

Cette division, placée sous le contrôle de M. H. W. Johnston, agent du ministère dans cette province, possède aujourd'hui 175 phares exhibant 188 feux, 1 phare flottant, 16 sifflets de brume à vapeur, 14 signaux de brume à main, 2 cloches de brume, 1 station de bombes à signaux, 13 bouées automatiques à signal, 9 bouées-cloches en fer, 110 bouées-barils en fer, environ 660 bouées de bouts de mâts et autres petites bouées, 8 balises fixes, 15 stations de bateaux de sauvetage, 3 établissements de secours et 4 stations de signaux. Le steamer fédéral *Newfield* est aussi sous le contrôle de cette agence.

Les phares, signaux de brume et stations de sauvetage ont été visités par M. C. A. Hutchins, surintendant des phares de la Nouvelle-Ecosse. M. Warner le mécanicien du *Newfield*, a aussi examiné les chaudières et les machines, lorsque l'occasion s'en est présentée.

FEUX NOUVEAUX.

Les deux nouveaux phares dont la construction avait été autorisée pour cette année ne sont pas encore établis, pour les raisons suivantes :—

Dover—A l'ouest d'Halifax.

On avait d'abord pris des mesures pour construire un phare sur l'île de Meaghar ; mais n'ayant pu acquérir un titre au terrain, il fallut chercher un autre emplacement favorable. A cette fin, le contrôleur des feux visita la localité et consulta les habitants qui avaient des intérêts dans la navigation. Il en résulta que l'extrémité

méridionale de l'île de Callaghan fut choisie comme étant un meilleur site que celui de l'île de Meaghar, attendu qu'il offrait une conduite directe dans le havre de Dover et convenait mieux à un phare de havre. Finalement il fut arrêté de construire là, et le terrain fut acheté. Subséquemment une pétition fut reçue à Ottawa contre ce choix et en faveur de l'île de Meaghar. Après nouvelle étude, les officiers du département décidèrent que l'île de Callaghan était l'emplacement le plus favorable, et en fin de compte M. Martin Fader, de Spry Bay, reçut le contrat de la construction d'un phare en cet endroit pour la somme de \$1,200. Les travaux commenceront le printemps prochain, dès que le temps le permettra.

Ile Candlebox.

La construction d'un phare, ainsi que l'autorisation en avait été donnée, fut retardée principalement par suite de la différence d'opinion qui existait parmi les habitants de l'endroit sur la question de savoir si Ellenwood ou l'île Candlebox offrait le site le plus favorable à l'établissement d'un feu destiné à guider les navires dans la passe des goélettes ou passe Ellenwood. Il fut décidé par les officiers du département que l'île Candlebox était préférable parce qu'elle offrait une conduite directe dans la passe des goélettes par le sud et qu'elle est visible aux navires approchant soit l'entrée nord ou l'entrée sud. Des soumissions ayant été demandées et reçues, on jugea que la plus basse était encore trop élevée; on décida en conséquence que la construction des bâtiments nécessaires commencerait aussi tôt que possible le printemps prochain, et que les travaux seraient exécutés à la journée sous le contrôle d'un contremaître compétent nommé par le département.

PRINCIPALES RÉPARATIONS FAITES AUX PHARES ACTUELS.

Voici un état des principales réparations et améliorations faites aux différentes stations dans le cours de l'année dernière :

Meagher's-Beach.

Pour arrêter les empiètements de la mer on a essayé de protéger la grève, sur le côté intérieur du phare, en construisant deux clayonnages en caissons de 50 pieds de long chacun et remplis de roches. Un rapport des résultats sera fait en temps voulu. Des réparations considérables ont été faites au brise-lames sur le côté sud de la grève en renouvelant la garniture de madriers et en renforçant avec des tirants en fer le brise-lames qui a été rempli de roches. Le bâtiment a été peinturé.

Pope's-Harbour.

Toit du phare recouvert en bardeaux, nouvelles gouttières posées, châssis de fenêtres réparés et plombés. Cale des chaloupes réparée, et tous les bâtiments peinturés.

Sheet-Rock.

Cale des chaloupes refaite et balastée. Toit du phare recouvert en bardeaux. Mur de fondation du dépôt d'huile reconstruit. Cheminée réparée. Egoût refait. Trottoir de planches refait entre le débarcadère et le phare.

Beaver-Harbour.

Nouvelle lanterne de cuivre.

Ile Wedge.

Installé une trompette de brume à main de Pilley qui répondra aux signaux des navires en mer. Nouvelles voiles pour la chaloupe, et bâtiments peints.

Tor-Bay.

\$103.02 ont été dépensés pour réparer le chemin qui conduit de la station à la grande route, 2½ milles.

Canso-Harbour.

Plancher de la lanterne réparé, nouvelle chaloupe et 3 lampes neuves fournies. Bâtiment peint.

Canso-Nord.

La plateforme du phare a été reconstruite, et une nouvelle lanterne en fer de 12 pieds, fournie par la maison Chanteloup, a été installée pour remplacer l'ancienne qui était condamnée. Lampes A remplacées par des lampes de grandes dimensions à mâches plates. Angle du mur de fondation démolit et reconstruit. Grange réparée et couverte en bardeaux, et chemin partant du débarcadère réparé. Ces travaux ont été exécutés par des ouvriers de l'endroit sous la direction du contremaître James Mackay. Ces réparations et améliorations ont coûté \$950.

Crichton's-Head.

Bâtiments peints. Extrémité sud du brise-lames prolongée de 30 pieds dans la rive.

Cow-Bay.

La grue de la lanterne et le toit du bâtiment, qui avaient été détruits par une tempête, subissent des réparations, et la lanterne, qui avait été avariée, est remise en ordre.

Isle Flint.

Les six lampes à bec A ont été remplacées par six autres à bec B, de nouveaux réflecteurs fournis et les bâtiments peints. Des matériaux seront envoyés l'année prochaine, ainsi que l'autorisation en a été donnée, pour construire une cabane à chaloupe.

Isle Bird.

Une nouvelle cabane à chaloupe, de 24 x 12 pieds, a été construite par le gardien et a coûté \$100.

Ingonish.

Toit du logement, porche, cuisine et dépôt d'huile recouverts en bardeaux. Avaries faites par le tonnerre au phare réparées. Gouttières posées tout autour du toit du logement. Plateforme de la lanterne recouverte de toile à voiles et balustrade refaite. Nouveau châssis au dépôt d'huile. Nouvelle plateforme à l'entrée du logement. Partie du mur de fondation du logement démolit et reconstruite, et le reste jointoyé. Mur de fondation du dépôt d'huile jointoyé. Nouveau fond de brique posé à la citerne dans la cave, et paroi réparée avec du mortier.

Cap Nord.

Des matériaux destinés à la construction d'une cabane à chaloupe furent débarqués par le *Newfield* (la charpente avait été préparée à Halifax), et le gardien reçut instruction de procéder à la construction. Bâtiments peints.

Cap Saint-Laurent.

Les ouragans du mois de décembre dernier avaient fait des ravages considérables à cette station, et le feu a dû être discontinué jusqu'à ce que les réparations nécessaires eussent été faites. Au printemps ces réparations furent exécutées par M. Noble qui installa aussi deux lampes Chance pour remplacer celles qui avaient jusque-là servi temporairement.

Ile Margaree.

Une nouvelle chaloupe de 18 pieds a remplacé celle qui s'était perdue dans les tempêtes du mois de décembre, et un nouveau porche a été construit au logement. Bâtiments peints.

Cap Saint-George.

Des réparations considérables ont été faites à cette station, y compris refaction de la couverture du phare, nouveaux seuils, solives et plancher en bas, et grange réparée. Les bâtiments ont tous été peints. On a substitué des lampes B aux lampes A, et fourni des réflecteurs.

Ile Caribou.

La terre s'étant éboulée en avant du phare, il devenait nécessaire soit de reconstruire le brise-lames qui avait été presque totalement détruit par les ouragans de l'hiver dernier, ou de transporter le phare en arrière dans un endroit plus sûr. Ce dernier parti ayant été adopté, des plans et devis furent préparés et des soumissions demandées. Le contrat fut adjugé à M. Hugh Henderson, de Pictou, pour la somme de \$525, et les travaux furent exécutés sous le contrôle de M. George Chisholm, de Caribou, nommé inspecteur. Plus tard, le dépôt d'huile fut aussi transféré en lieu sûr par M. Chisholm pour \$15.

Ile Amet.

Le brise-lames et le mur de pierre ayant été avariés par des tempêtes, des matériaux furent expédiés par le *Lansdowne* pour les réparer. M. John Mulrony, d'Halifax, conduit actuellement ces travaux à l'exécution desquels il emploie des ouvriers de la localité.

A L'OUEST D'HALIFAX.

Sambro.

L'habitation du gardien a été recouverte en bardeaux, et plusieurs réparations de détail ont été faites. La toiture du magasin, au débarcadère, a été recouverte en bardeaux.

Ile de Westhaver.

Nouvelle lanterne fournie. Abri, cabane de la chaloupe, et cale réparés.

Port Mouton.

Le quai, au débarcadère, ayant été emporté, un nouveau quai avec cale et cabane à chaloupe ont été construits dans un endroit plus abrité.

Little-Hope.

Des roches que la mer avait apportées au débarcadère ont été enlevées, et la cale a été réparée. Le gardien ayant fait rapport que l'intérieur du brise-lames était probablement détérioré et conséquemment dans une condition dangereuse, cette construction a été ouverte et examinée complètement. On l'a trouvée parfaitement saine; le boisage, à l'intérieur, se composait de pruche blanche. Quelques réparations ont été faites au couronnement du brise-lames. Bâtiments peints.

Ile de Carter.

Cabane à chaloupe et cale construites. Couverture du logement recouverte en bardeaux, et réparations de détail faites. Bâtiments peints. Nouvelle ombrelle de zinc posée dans l'intérieur de la lanterne pour protéger les lampes.

Gull-Rocks.

Bâtiments peints, et plan dressé pour la construction d'un embarcadère l'année prochaine. Nouvelle longue-vue fournie.

Shelburne.

A l'aide d'un crédit de \$240, le gardien est à réparer le chemin qui part du débarcadère. Trois nouvelles lampes fournies.

Baccaro.

Plancher du dépôt d'huile refait et 5 contrevents fournis au logement.

Cap de Sable.

Nouveau porche mis à l'habitation du gardien, toitures recouvertes en bardeaux, et autres réparations effectuées. On a beaucoup amélioré ce feu en coupant un certain nombre de barreaux de fenêtre de la lanterne et en substituant dans celle-ci des verres de 73 + 24 à ceux de 12 + 18. Les 9 lampes à bec circulaire ont été changées pour des lampes à mèche plate de grandes dimensions.

Pubnico.

Le brise-lames qui entoure le phare ayant été considérablement avarié par les tempêtes de l'hiver dernier, il fut reconstruit sur une longueur de 150 pieds, sous la surveillance du gardien, pour \$183. Nouvelle pompe installée dans la cuisine.

Phare-flottant de Barrington.

Ponts calfatés, manœuvres munies de nouvelles aiguillettes, et cale peinte. Nouvelle trompette de brume.

Havre Abbott.

Un mât permanent, avec hangar à la base, a remplacé celui qui servait auparavant. Cet ouvrage a été fait à l'entreprise par M. M. d'Entremont pour \$125. On a fait l'acquisition d'un demi-acre de terre avec droit de passage jusqu'au débarcadère.

Argyle.

Le terrain du gouvernement a été entouré d'une clôture de fil métallique, et le débarcadère réparé. Une brouette et les outils nécessaires pour faire les réparations ordinaires ont été fournis.

Yarmouth.

Le porche du logement a reçu un nouveau seuil et un nouveau plancher. La plateforme en arrière du logement a été réparée. Les plafonds et murs de deux chambres ont été refaits et la cheminée réparée.

Ile Bunker.

Quelques réparations nécessaires ont été faites au caisson, et une nouvelle porte avec seuil a été fournie au phare.

Kingsport.

La petite tour qu'il y avait à l'extrémité de la jetée de Kingsport a été, dans la nuit du 24 mars 1891, détruit par un incendie déterminé par l'explosion d'une lampe. Des plans et devis ont été préparés, et des soumissions demandées pour une nouvelle tour. Le contrat fut adjugé à S. S. Crowe, de Truro, pour la somme de \$185, et le nouveau phare terminé le 16 septembre. Dans l'intervalle, une lanterne hissée au bout d'un mât a fourni le feu.

La nouvelle tour est un bâtiment carré en bois surmonté d'une petite lanterne également en bois, le tout peinturé blanc. La hauteur de la girouette de la lanterne au-dessus de la jetée est de 23 pieds.

Réparations générales.

A part les ouvrages plus haut décrits, plusieurs réparations de détail, ainsi que des améliorations incidentes, ont été faites à un grand nombre de stations.

A toutes les stations qui avaient besoin d'être préservées, il a été fait du peinturage, généralement par les gardiens qui ont pris la peinture dans les magasins du département.

SIGNAUX DE BRUME.

Cap Race.

Le signal automatique Crosby a été amené pour être réparé. Injecteur et installations fournis pour la chaudière au débarcadère.

Cranberry-Head.

Pistons à vapeur et à air renouvelés, et ressorts changés bout pour bout. Chaudière regarnie de tubes. Perçoir à rochet et forets fournis. Plancher de la chambre de la machine réparé.

Scatarie.

Plaques du fond de la chaudière enlevées, fuites aveuglées et plaques replacées. Douze tubes neufs posés à la chaudière. Joint du tuyau de la vapeur rendu étanche, et un nouvel autoclavé posé.

Ile Cranberry.

Une nouvelle chaudière horizontale, fabriquée par la compagnie de fonderie de Truro, a été envoyée et installée. La vieille chaudière a été retirée et réparée par M. N. Evans, puis remise en place avec ses raccords. Nous avons maintenant deux bonnes chaudières qui mettent la trompette de brume en mouvement. La machine a été retirée, réparée et envoyée à Yarmouth pour les nouvelles chaudières qui sont en voie d'installation à cette station.

Sambro.

Le 15 juin, le sifflet de brume a été remplacé par un signal de fusées à bombes tirées toutes les 20 minutes. Les chaudières sont usées et condamnées. Les deux machines ont été retirées et remises en ordre pour Chebucto-Head. Tous les tuyaux et emménagements seront utilisés autant que possible pour la nouvelle station de Chebucto-Head. Le condenseur sera retiré et on en fera ce qui sera ordonné. Une grue pour tirer les gargousses à fulmi-coton a été construite, et on a fait au bâtiment tous les changements nécessaires à un magasin, etc.

Ile Cross.

La chaudière regarnie de tubes. Injecteur réparé, et nouveaux tuyaux, soupapes, etc., fournis. Fuites aveuglées sous les supports. La construction d'un hangar à charbon au débarcadère et celle d'un réservoir près de la maison du sifflet ont été remises à l'année prochaine, vu l'urgence de travaux plus pressants.

Cap Roseway.

Chaudière regarnie de tubes et tuyaux de raccord renouvelés. Plaque de tête de tube renouvelée.

Cap de Sable.

Une chaudière nouvellement fabriquée par W. G. Matheson au prix de \$1,181.25, a remplacé l'ancienne qui avait été condamnée; tous les tuyaux et raccords ont été examinés et remplacés où il le fallait; la chaudière a été munie d'un injecteur. Ouvrage exécuté par Power et Cie. Toiture du hangar à charbon exhaussée et recouverte en bardeaux.

Ile Seal.

Débarcadère réparé, et bordage renouvelé. Bâtiment peinturé. Un robinet composé et un injecteur posés à la chaudière.

Ile Brier.

Une nouvelle chaudière fabriquée par W. G. Matheson a été fournie, l'ancienne étant condamnée. Toutes les réparations et réfections nécessaires ont été faites aux ajustages. Ouvrage exécuté par W. et A. Moir, d'Halifax. Un nouveau sifflet de 10 pouces fourni. Une nouvelle cheminée construite, et des réparations nécessaires faites au réservoir de la maison du sifflet.

Digby.

Deux nouveaux tubes de cuivre placés dans la vieille chaudière, et deux brides du réceptacle conique de la chaudière neuve réparées.

Rivière-aux-Pommes.

Nouveaux tubes posés à la vieille chaudière. Une nouvelle chaudière horizontale a été envoyée pour remplacer l'ancienne qui était usée. La machine sera déplacée pour permettre de construire des contre-forts devant la soutenir. Brouette fournie. Bâtiments peinturés.

Cap d'Or.

Tous les bâtiments de cette station sont vieux et ont besoin de réparations considérables. Actuellement on fait des réparations partielles nécessaires aux hangars à

charbon de la station et de l'Anse du fer à cheval, ainsi qu'au réservoir ; on est aussi à poser 1,000 pieds de conduite d'eau de 1½ pouce depuis la source jusqu'au réservoir. Posé de nouveaux tubes à la chaudière. Fourni : un bloc à soupape, un manomètre, un bouchon de trou d'homme, une soupape d'alimentation, une coupe à l'huile pour cylindre et une soupape sphérique.

Meagher's-Beach.

Une nouvelle citerne en brique a été construite sous la chambre de la machine, et les deux autres réservoirs ont été réparés. De nouveaux raccords ont été faits avec la chaudière, et une nouvelle brouette a été fournie.

Signal de brume de Yarmouth.

L'année dernière le ministère décida d'installer une chaudière de rechange à cette station, et comme celle qui servait alors n'était plus en bon état, il résolut de fournir deux chaudières neuves. Un examen minutieux de la maison du sifflet fit constater qu'elle était si détériorée qu'on décida de construire un nouveau bâtiment pour les nouvelles chaudières. Des plans et devis furent préparés à Ottawa pour la construction d'un bâtiment en brique de 57 x 29 x 15 pieds divisé, au centre, par un mur transversal, en deux compartiments : un pour la chambre de la machine et l'autre pour la soute au charbon. Le temps étant trop court pour demander des soumissions, et l'entreprise couvrant des réfections qui ne pouvaient pas être spécifiées d'une manière exacte, instruction fut donnée de faire exécuter les travaux à la journée sous la direction du contrôleur des phares. M. Benj. Williams, constructeur, de Yarmouth, fut constitué contremaître, et les matériaux furent achetés aux meilleures conditions possibles. Le nouveau bâtiment a été construit en avant du réservoir circulaire, faisant face au détroit de Yarmouth, et les travaux achèvent ; dans quelques jours les charpentiers auront terminé l'intérieur de la chambre de la machine, et ce sera tout. Les deux citernes en brique sous la chambre de la machine de l'ancien bâtiment ont été complètement réparées et cintrées avec de la brique, et les cintres cimentés et pourvus de trous d'homme. Des tuyaux de cuivre, posés dans le sol, conduisent l'eau du grand réservoir et des citernes dans la chambre des machines du nouveau bâtiment. Un mur de pierre d'environ 5 pieds de profondeur et 12 pieds de hauteur a été construit en avant de la maison du sifflet pour donner un espace uni en avant du bâtiment. Le réservoir circulaire a été débarrassé des madriers pourris qui recouvraient ses parois, et la couche de ciment dont les murs de brique étaient enduits a été réparée aux endroits où elle en avait besoin. La toiture du réservoir a été recouverte avec de la composition Sparliam. Le charbon sera transporté de l'ancien bâtiment dans la nouvelle soute, et l'ancien bâtiment lui-même a été démoli. Il avait été question de construire un tramway muni d'un cabestan à vapeur entre le débarcadère et la soute à charbon ; mais comme il serait difficile de pousser le tramway jusqu'au débarcadère à cause des marées et de la longue côte rocheuse, on étudie le plan d'y substituer une grue qui serait mue par la vapeur et qui prendrait le charbon tout près de la marque des hautes eaux, ce qui sauverait le transport.

Une des nouvelles chaudières a été mise en place et la compagnie *Burril Johnson Iron*, de Yarmouth, est à poser les tuyaux de communication. Cette chaudière a été construite à l'entreprise par W. G. Matheson, de New-Glasgow, pour \$1,181.25. La chaudière de rechange est en cours de confection par la compagnie de fonderie de

Pictou; aussitôt terminée, elle sera envoyée à Yarmouth et montée. Les pièces de raccord de la vieille chaudière seront utilisées autant que possible pour les nouvelles. Un appareil Crosby sera fourni dès qu'on pourra se le procurer des fabricants. La machine de mise en mouvement venant de l'Île Cranberry et la machine d'épuisement prise au bâtiment du condenseur à Sambro ont été remises en ordre parfait pour cette station, car elles sont plus puissantes et mieux adaptées aux nouvelles chaudières que ne l'étaient les machines plus petites qui servaient dans l'ancien bâtiment. On espère que la nouvelle chaudière sera prête à fonctionner dans une quinzaine de jours. L'importance croissante de Yarmouth comme port maritime et la fréquence des brouillards sur cette partie de la côte nécessitaient la dépense considérable occasionnée par l'établissement de l'un des meilleurs signaux de brume à Cap Fourchu. Cette dépense a été de \$6,536.74.

Pour exécuter le projet adopté par le ministère d'améliorer les abords du port d'Halifax, des plans et devis pour l'établissement d'un sifflet de brume à vapeur à Chebucto-Head furent préparés à Ottawa, et des soumissions demandées. La plus basse soumission reçue ayant été jugée trop élevée, et l'emplacement choisi présentant un grand nombre d'objections par la nature extrêmement raboteuse des falaises de granit, les obstacles au débarquement des matériaux et à leur transport sur les lieux, et la probabilité de difficultés imprévues qui surgiraient après le commencement des travaux et nécessiteraient des déviations des plans et devis, donnant lieu par là à des contestations et à des réclamations, ou auraient pour résultat un ouvrage qui ne donnerait pas satisfaction,—le contrôleur reçut l'ordre de surveiller les travaux, d'employer la main-d'œuvre nécessaire et d'acheter les matériaux. Dans l'exécution de l'entreprise, le contrôleur s'est vu obligé, pour les raisons suivantes, de dévier des plans et devis.

Fondations, etc.—Dès les débuts, il fut jugé nécessaire d'abandonner l'emplacement décrit dans les plans et devis pour un autre situé à 30 pieds plus au sud, afin de tirer avantage de la seule partie de la falaise qui pouvait se prêter à la construction du tramway. Le plan indique un abaissement naturel sur la surface de la partie unie de la falaise choisie pour emplacement, et dont on profitera pour faire la citerne sous la soute à charbon. Si l'on s'en était tenu à cet emplacement, il aurait été impossible de construire un tramway entre la soute à charbon et le débarcadère. Le changement d'emplacement a nécessité du creusage dans la falaise solide afin de faire une cave pour la citerne. On a employé la dynamite pour le sautage de ce rocher, et toutes les pierres produites par ce pétardement qui avaient un parement carré ont été employées dans les assises inférieures des murs de fondation. En construisant les murs à cet endroit, on leur a donné une légère inclinaison pour empêcher l'eau de s'infiltrer et de les détériorer. Un entrepreneur aurait fait ces murs droits, ce qui probablement aurait eu plus tard des résultats désastreux. En construisant les murs sud et de derrière, deux rangs supplémentaires de pierre de taille ont été ajoutés sur à peu près la moitié de la longueur de ces murs, pour prévenir les effets dommageables de la neige et de l'eau venant en contact avec les murs de brique, car la neige s'amasserait probablement en grands bancs entre la falaise escarpée et le mur en arrière, et dans le dégel l'eau coulerait le long des murs de brique. Les murs de derrière et nord ont été protégés comme suit : au mur de derrière une partie de la base de la falaise a été pétardée afin de donner une pente nord, la surface jointoyée avec du béton, et tout l'espace entre la falaise et le mur dressé avec de la terre dure

provenant de l'excavation du réservoir. La cavité sur le côté nord du mur nord a été comblée avec la pierre inutile provenant du pétardement, le parement du mur jointoyé avec du béton, et toute la surface dressée en pente légère avec de la terre provenant du réservoir. Sous tout cela, on a pratiqué un drain en pierre pour laisser écouler l'eau qui pourrait filtrer de la citerne. Le fond inégal de l'excavation a été jointoyé à niveau pour porter la fondation de la cheminée, et le reste de l'espace sera rempli avec de la pierre concassée, jusqu'au niveau voulu pour porter le plancher de béton de la chambre de la machine.

Tramway.—Pour construire ce tramway il fallait faire sauter une grande partie du bord de la falaise faisant face à la soute à charbon, et aussi beaucoup de pétardement tout le long de la route en descendant. La voie entière a été construite avec des rails de seconde main appuyés sur des supports en fer de 2 pouces. Ces supports sont fixés dans des trous de 12 pouces pratiqués dans le roc vif et comblés de soufre fondu. Ce tramway est très solide, et de beaucoup préférable à celui d'ordre composite qu'il avait d'abord été question de faire. Sa construction a coûté beaucoup de temps et de travail, mais le résultat est des plus satisfaisants sous le triple rapport de l'utilité, de la solidité et de la permanence.

Réservoir.—Tel que décrit dans le devis, cet ouvrage paraissait ne devoir entraîner qu'une dépense modérée, car on croyait que l'épaisseur de la terre depuis la surface jusqu'au fond de roche n'était que de quelques pieds, et qu'un mur de maçonnerie de 2 pieds pourrait résister à la pression de l'eau. En réalité, la profondeur du sol était de $7\frac{1}{2}$ pieds au moins, et la terre presque aussi dure que du ciment après qu'on en eût enlevé le dessus. On a dû faire beaucoup de travail pour enlever cette terre avant d'arriver au fond de roche. En construisant ce réservoir, on n'a pas perdu de vue l'urgence de donner un inépuisable approvisionnement d'eau à une station aussi importante, car si l'eau venait à manquer pendant les sécheresses de l'été, alors que les brouillards sont si fréquents, il en coûterait excessivement cher pour charroyer l'eau à la station et en quantité suffisante pour d'aussi grosses chaudières, et de plus il y aurait risque que le sifflet serait souvent arrêté. En conséquence, un réservoir de 50 pieds carrés a été construit.

Ce réservoir a été rempli, et on estime qu'il contient 117,000 gallons d'eau. Il n'existe pas de sources, ainsi qu'on l'avait supposé; mais l'eau d'infiltration s'accumule, et les cataractes qui descendent des falaises environnantes après chaque orage de pluie la conduisent dans le réservoir. Dernièrement deux de ces orages l'ont complètement rempli, en sorte qu'un constant approvisionnement d'eau est assuré.

On voit par cela que, étant donnée l'épaisseur des murs, il a fallu enlever plus de 22,000 pieds cubes de terre dure avant d'arriver au fond de roche nécessaire à l'établissement d'un bon réservoir.

Vu le gros volume d'eau qu'il était destiné à contenir, et vu sa profondeur, il devint nécessaire de construire un mur de soutènement pour résister à la pression. C'est pourquoi, au lieu d'un mur de deux pieds, on a construit un mur de 5 pieds à sa base terminé en cône de 3 pieds sur les deux côtés. L'intérieur a été fait en pente, dans le cas probable où la glace se formerait à la surface de l'eau en hiver. À l'extrémité d'amont un mur en maçonnerie sèche de dimensions semblables a été construit pour empêcher la terre de tomber dans le réservoir et de le remplir.

Description de la pierre employée.—Le granit taillé employé dans la construction comprend ce qui suit:—

Une assise de fondation pour la brique.

Deux assises supplémentaires aux murs de derrière et sud sur à peu près la moitié de leur longueur.

Quatre seuils de portes.

Six seuils de fenêtres.

Quatre linteaux de portes.

Six linteaux de fenêtres.

Une marche à la porte de la chambre de la machine.

Un rebord au trou d'homme de la citerne dans la chambre de la machine.

Les linteaux de granit au-dessus des portes et fenêtres ont été substitués aux arceaux de brique parce qu'ils ont été jugés à meilleur marché, surtout comme on avait des blocs de granit en disponibilité.

Au lieu d'une toiture et de gouttières en fer galvanisé, on a mis une couverture en ardoise et des gouttières en fonte, et au lieu de moulures en bois une corniche en brique, en sorte qu'il n'y aura pas de pièces de bois exposées à la détérioration.

Il reste encore à faire: des entretoises en fer (déjà fabriquées par le forgeron du département) pour renforcer les murs et supporter la toiture. C'est pour plus de précautions. Il y a à construire la cheminée de la citerne et le contrefort de la machine, à combler les vides extérieurs et à poser le plancher de béton, à border la chambre de la machine, à couvrir la toiture en ardoise, à poser des gouttières et des tuyaux entre celles-ci et la citerne, à placer des châssis de portes et fenêtres. Les châssis sont vitrés et peints.

Il reste aussi à terminer la conduite entre le réservoir et la citerne, et un tramway entre le bâtiment sur le bord de la falaise et le phare. Le tuyau de cuivre apporté de Sambro est prêt à être raccordé.

Une fois terminée, cette station sera probablement une des meilleures de la côte, et si l'on tient compte des difficultés exceptionnelles qui entourent l'établissement d'un phare dans un endroit aussi raboteux et comparativement inaccessible, et les changements qu'il fallait nécessairement faire aux premiers devis à cause des circonstances de localités, on ne trouvera pas les frais de cet établissement excessifs.

Jusqu'à présent, les déboursés faits pour ces travaux ont été de \$7,711.55.

Les machines du sifflet de brume qu'on a amenées après la clôture de la station de Sambro ont été montées pour servir ici; mais comme les chaudières sont en très mauvais état, M. John Patterson, d'Halifax, a reçu le contrat pour en fabriquer deux qui coûteront \$865 chacune.

SERVICE DES BOUÉES.

A cause d'un accident arrivé au *Newfield*, le *Lansdowne* fut employé à enlever les bouées de la côte est pour l'hiver, et plus tard, dans les mois de janvier et février, à changer les bouées dans le port d'Halifax et ses abords, sous la conduite de l'inspecteur des feux. Les deux navires furent occupés à placer les nouvelles bouées côtières, tel qu'ordonné, et à en changer d'autres lorsque l'occasion s'en est présentée; mais l'agent persiste à dire que les navires mis à sa disposition ne suffisent pas

pour changer les bouées et les ancrages aussi souvent que ses instructions le comportent et que l'exige l'importance croissante de ce service.

Suit une liste des accidents survenus cette année.

Bel-Rock.

Le 20 février 1891, le *Lansdowne*, sous la conduite du capitaine Dakin, plaçait une bouée de fer qui, le 27, était déclarée disparue. Le 1er avril, il plaça une bouée-espars en bois qui disparaissait également quatre jours plus tard. On suppose que ces bouées ont coulé bas dans l'eau profonde, le fond étant trop rocheux pour pouvoir faire jouer les grappins.

Bouée automatique de Canso.

Le *Lansdowne* trouva la bouée en dérive à la hauteur du côté nord de l'île de Sable, lorsqu'il visita cette station en février 1891; elle avait perdu ses amarrages. Il la ramena.

Bouée automatique de Louisbourg.

Au mois de juin 1890, on rapporta que cette bouée avait disparu. Peu de temps après le *Newfield* essaya de la recouvrer à l'aide du grappin, mais vainement. La tentative fut renouvelée cet été, sans plus de succès. Comme on était à court de bouées, il n'en fut pas mouillé à la hauteur de Louisbourg l'année dernière.

Bouée-cloche de la Have.

Lorsqu'on changea cette bouée, le 27 février 1891, on la trouva en très mauvais état: elle avait perdu sa cage et son pivot, et sa charpente avait été avariée.

Brisant sud-ouest—Sambro.

La bouée s'est démarrée au mois de septembre, et des pêcheurs l'ont remorquée à Lunenburg. Le 24 octobre 1891 le *Newfield* l'a ramenée à Sambro. Une gratification de \$100 a été donnée pour le sauvetage.

Bouée automatique de Lockeport.

Le 5 janvier 1891 le capitaine Hill, du steamer *Halifax*, fit rapport que la bouée avait disparu. Elle n'a pas été retrouvée depuis, et on l'a remplacée par une autre le 6 avril suivant.

Bouée automatique du large—Halifax.

Le 10 septembre 1890 on annonça que cette bouée était en dérive. Le *Newfield* la releva à 10 milles au sud de Sambro; elle traînait avec elle 28 brasses de chaîne. Perdus: 17 brasses de chaîne de 1 $\frac{1}{4}$ pouce, 25 brasses de câble métallique de 4 $\frac{1}{2}$ pouces et une ancre Trotman de 20 qtx. La bouée a été remise en place le 12 février 1891.

Les nouvelles bouées suivantes ont été posées dans le cours de l'année:—

Broad-Shoal—A la hauteur de la pointe Pennant.

En 1878 une bouée-baril en fer n° 1 avait été mouillée à la hauteur de cette batture, mais s'était démarrée peu de temps après. Elle n'a été remplacée que le 9

février de cette année, par l'inspecteur, à la demande urgente des habitants de Pennant-Harbour et des alentours.

Bouée-cloche du récif nord-ouest.

Aucune bouée-cloche n'avait été maintenue ici depuis celle qui s'était démarquée en 1880. Cette année, le *Lansdowne* en a placé une qui a été transférée à l'agence de Saint-Jean.

Bouée automatique de Sambro.

Suivant les recommandations faites par M. Anderson et le capitaine Smith pour améliorer les abords du port d'Halifax, une bouée à sifflet automatique a été mouillée, le 31 janvier 1891, près l'extrémité extérieure du banc extérieur de Sambro, pour servir de bouée de passe conjointement avec les bouées automatiques extérieure et intérieure, pour aider les navires qui se dirigent vers l'entrée du port d'Halifax et mettre en garde ceux qui approchent des récifs dangereux à la hauteur de Sambro. La bouée est peinte en raies verticales alternativement noires et blanches, et mouillée dans 25 brasses d'eau.

Lat. N. 44° 21' 30"

Long. O. 63° 30' 15"

Depuis qu'elle est installée, on a reçu les meilleurs rapports au sujet de son utilité.

Bouée cloche du récif Saint-Jean.

Une bouée-cloche a été placée à environ 1½ mille au sud-ouest du récif Saint-Jean, dans le comté de Shelburne.

Lat. N. 43° 29' 50"

Long. O. 65° 49' 30"

La bouée est peinte en rouge et mouillée dans 21 brasses d'eau. La bouée-baril en fer qui avait jusqu'ici marqué ce haut-fond a été discontinuée.

Bouée automatique de passe de Lunenburg.

Une bouée à sifflet automatique a été mouillée à la hauteur de l'entrée ouest de Lunenburg, pour aider les navires à entrer dans le port de Lunenburg.

Lat. N. 48° 17' 0"

Long. O. 64° 11' 25"

Elle est peinte en raies horizontales rouges et blanches.

Bouée automatique d'Isaac-Harbour.

Une bouée à sifflet automatique a été placée en dehors des battures et récifs à la hauteur d'Isaac-Harbour, comme bouée de passe pour aider les navires à entrer dans les havres d'Isaac, de Country et de Fisherman, et avertir ceux qui approchent des récifs.

Lat. N. 40° 2' 20"

Long. O. 61° 32' 37"

La bouée est peinte en rouge, porte les mots *Isaac Harbour* en lettres blanches, et est mouillée dans 25 brasses d'eau.

SERVICE DES BOUÉES DE PORTS.

Depuis le dernier rapport, ce service a subi les améliorations suivantes :—

Pubnico.

Une bouée-baril en fer a remplacé la bouée-espar en bois sur les récifs de Pubnico.

Westport.

Une bouée-baril en fer a été installée à la hauteur de la pointe Dartmouth.

Dover-Est.

Une bouée-baril en fer placée à la hauteur du brise-lames de la baie Shag. Une bouée-espar en bois au large du haut-fond extérieur de Gorden. Une bouée-espar en bois à la hauteur de l'île de Callaghan, extrémité sud.

Yarmouth.

Une bouée-baril en fer pour marquer Sallows Rock.

Chezzetcook.

Trois bouées-espars ont été placées pour marquer le chenal qui conduit à Chez zetcook-est.

Petpeswick.

Trois bouées-espars ont été placées pour marquer le chenal qui conduit dans le port.

Cow-Bay Ledge.

Une bouée-baril en fer a été commandée pour cet endroit. Elle sera installée au printemps.

Un grand nombre de contrats pour service des bouées de port ont été renouvelés aux anciens prix, et plusieurs nouveaux ont été conclus par le département.

NOUVELLES BOUÉES POUR RÉSERVE.

Les nouvelles bouées suivantes ont été reçues depuis le dernier rapport :—

Trois bouées de dix pieds à sifflet automatique fabriquées à l'entreprise par MM. Bannerman et Power, d'Ottawa. Elles coûtent chacune \$850, à quoi il faut ajouter un droit régalién de \$100 sur chacune pour brevet.

Deux bouées de 10 pieds à sifflet automatique fabriquées à l'entreprise par W. G. Matheson, New-Glasgow, à \$850 chaque, avec droit régalién de \$100.

Trois bouées-cloches fabriquées par M. J. Flening, de Saint-Jean, à \$945 chaque, prix du contrat. L'une d'elles a été livrée à Saint-Jean pour le récif Nord-Ouest à la hauteur de l'île aux Eglantiers.

Il a aussi été importé de MM. Timothy Parks et fils, pour mouiller des bouées, 360 brasses de chaîne à maillons serrés de $1\frac{1}{4}$ pouce, et 90 brasses de chaîne de 1 pouce.

Un certain nombre de pierres de granit pour ancrage ont été achetées, et le forgeron de l'agence leur a posé des boulons à œil. On a constaté que ces pierres ont été excellentes pour mouiller de grosses bouées automatiques en plusieurs endroits, et elles coûtent beaucoup moins cher que les ancrés Trotman.

DIVISION DU NOUVEAU-BRUNSWICK.

Cette division est sous le contrôle de M. J. H. Harding, agent du ministère à Saint-Jean, et comprend tous les phares, signaux de brume, bouées, balises et autres aides de la navigation sur les côtes et rivières du Nouveau-Brunswick. Elle renferme aussi quelques-unes des grandes bouées sur la côte néo-écossaise de la baie de Fundy, dont le service est fait par le *Lansdowne*. Cette division compte aujourd'hui 112 phares, 1 phare flottant, 12 signaux de brume à vapeur, un canon-signal, 4 bouées à sifflet automatique, 3 bouées-cloches et 480 autres bouées.

Dans le cours de l'année dernière M. James Mitchell, qui avait le contrôle des feux de cette agence et des appointements de \$1,200 par année, fut mis à la retraite pour raison d'âge, et son emploi a été aboli.

Les bouées de ports et de rivières sont entretenues à l'entreprise, et les contrats couvrent une période de trois ans. L'agent constate que ce mode de service produit une économie et donne satisfaction générale.

NOUVEAU FEU.

Bridges Point.

Le seul feu nouveau qui ait été établi dans l'agence du Nouveau-Brunswick pendant la dernière saison est un petit feu de rivière installée sur le côté est de la rivière Saint-Jean, à Bridges Point, dans le comté de Sunbury. Il est blanc fixe, élevé à 45 pieds au-dessus du niveau ordinaire de l'eau, et doit être visible par-dessus un arc de 180° entre les directions de nord-ouest par est et sud-est à une distance de douze milles. La tour est un bâtiment carré en bois, peinturé blanc avec couverture de lanterne rouge, reposant sur un caisson carré. Elle mesure 30 pieds de hauteur depuis le caisson jusqu'à la girouette de la lanterne. La construction de ce bâtiment a été faite à l'entreprise par M. Frederick W. Bailey, de Sheffield, pour \$439.

RÉPARATIONS, AMÉLIORATIONS, ETC.

Voici un résumé des principales réparations et améliorations qui ont été faites aux phares de cette division :

Anderson's Hollow.

Ce phare, qui avait été avarié par une tempête dans le cours de la saison, fut réparé par M. Anderson pour \$23, et le bâtiment fut peinturé. Il est maintenant beaucoup plus fort, et peut résister aux tempêtes.

Beaver Harbour.

\$88.91 ont été dépensés pour réparer la tour et la plateforme du phare. Le bâtiment avait besoin d'être peinturé; le gardien a reçu ordre de faire le peinturage, et on lui a fourni de la peinture et de l'huile pour cela. Il a aussi reçu \$30 pour ouvrir et réparer le chemin qui conduit de la grande route au phare.

Signal de brume de l'île Big Duck.

Le logement du mécanicien étant trop petit et comme il fallait aussi un plus grand bâtiment pour le charbon, des plans et devis ont été préparés et des soumissions demandées pour les allonges nécessaires. Il faudra aussi des réparations à la grue et au réservoir, et elles seront faites sous la direction du département.

Feu d'alignement de la baie de Belle-Isle.

Les feux d'alignement établis au débarcadère public de la baie de Belle-Isle, ainsi que noté dans le dernier rapport, ont été changés cette année par M. Israël Noble, moyennant \$46.75, de façon à ce que le feu de devant serve à guider dans la baie et obvie à la nécessité d'un feu à la pointe Hatfield; en conséquence, ce dernier sera discontinué dès l'ouverture de la navigation l'année prochaine.

Le feu de devant du débarcadère de Belle-Isle, tel que présentement établi, sera un feu blanc fixe exhibé par une lanterne hissée sur un mât de 45 pieds de haut. Il se trouvera à 50 pieds de l'eau et devra être visible dans l'alignement comme auparavant et de tous les points d'approche entre les directions de N.-E. par N. à S.-O.

A l'avenir, le feu de derrière sera rouge fixe au lieu de blanc fixe. Sous d'autres rapports il restera ce qu'il était, et les feux d'alignement auront le même emploi qu'auparavant.

Pointe Belloni.

Le gardien a construit sans autorisation un petit hangar-abri qui coûtera \$13.60.

Cap Enragé.

M. Daniel Tingley a construit, au signal de brume, un hangar à charbon qui a coûté \$147.

Dipper Harbour.

Une nouvelle fenêtre a été pratiquée dans la lanterne et a coûté \$24; elle paraît beaucoup faciliter l'entrée du havre extérieur.

Isle de la Meule.

Les signaux de brume à cette station consistent en deux trompettes Holmes très compliquées et qui laissent à désirer sous le rapport du son. En conséquence, on y a amené un des cornets de brume Neptune; mais il a été jugé à propos de construire un nouveau bâtiment pour le contenir, car le bâtiment actuel est en mauvais état. Des plans et devis pour une nouvelle bâtisse ont été préparés, et des soumissions demandées. Il est question de la construire sur l'emplacement actuel du phare, et de transporter ce dernier plus près du logement pour lui faire place. Ce changement est désirable, afin qu'il n'y ait aucun bâtiment ou autre obstacle entre le signal de brume et l'eau dans la direction où le son a besoin d'être entendu.

Lac aux Oies.

M. Joseph Wilson a construit une clôture et une cabane à chaloupe qui ont coûté \$166.

Grand Harbour.

On a dépensé \$71.69 à cette station pour réparer les dommages causés par des coups de vent qui, l'hiver dernier, ont emporté une partie des ouvrages de protection du phare et avarié le bâtiment.

Head Harbour.

Une des chaudières du signal de brume ayant cédé l'année dernière, une nouvelle chaudière fut fabriquée à l'entreprise par M. James Fleming, de Saint-Jean; elle a coûté \$505.

Letête.

Cette station de signal de brume est en bon ordre. Quelques légères réparations seront faites aux bâtisses par le gardien, le ministère fournissant les matériaux. La Compagnie de fonderie et de machines de Truro a fait à la tige du piston de la machine des réparations qui ont coûté \$75.65.

Ile au Phoque Machias.

Une nouvelle chaudière destinée au signal de brume a été fabriquée par M. Matheson, de Pictou, pour \$1181.25, livrée à Saint-Jean.

Une grande partie de la voie du chemin de fer a été emportée par une tempête l'hiver dernier. Les soumissions reçues pour exécuter les réparations ayant été jugées trop élevées, les travaux furent exécutés à la journée, matériaux et ouvriers ayant été envoyés de Saint-Jean. Cet ouvrage et la construction d'un réservoir d'eau sous le logement du gardien ont coûté \$420.42.

Pointe Mc Mann.

Le phare de cette station a été transporté de l'endroit qu'il occupait auparavant à 50 pieds en arrière et placé sur une fondation de pierre. Les frais de transport, y compris réparations, se sont élevés à \$95; en outre, le ministère a payé \$30 pour le terrain—ce qui porte les déboursés à \$125. La station fut aussi peinte.

Ile aux Perdrix.

Le logement, appartenant au ministère et autrefois occupé par madame Doherty, a été réparé par M. James Wilson, le gardien du phare, pour \$199.09. Cette maison est maintenant occupée par le gardien comme logement; la maison qu'il habitait auparavant appartenait au ministère de l'agriculture, qui en avait besoin pour fins de quarantaine.

Swashway.

Il a été jugé nécessaire, dans le cours de la dernière saison, de remplacer les phares d'alignement de Swashway par de nouveaux bâtiments, et on a profité de l'occasion pour améliorer les feux de manière à les rendre plus puissants et plus proportionnés en hauteur pour donner un bon alignement, et les bâtiments de façon à les rendre plus visibles comme amers de jour.

Les nouvelles tours sont des bâtiments en charpente de bois, carrées en plan, avec barres horizontales sur leurs faces du côté de la mer, et des hangars à leur base; chaque bâtiment est peinturé en blanc. L'appareil d'éclairage, dans chacun d'eux, consiste en une lanterne à réflecteur hissée au sommet des tours entre les poteaux. Chaque feu est blanc fixe, catoptrique, et ne se fait voir qu'au-dessus d'un petit arc dans l'alignement. La tour de devant s'élève sur la côté est de l'île à $1\frac{1}{2}$ mille de son extrémité nord, à 6 pieds au-dessus du niveau des hautes eaux, et à 100 pieds du bord de l'eau. Elle mesure 46 pieds de la base au sommet. Le feu, élevé à 47 pieds au-dessus du niveau des hautes eaux, doit être visible à 12 milles. La tour de derrière se trouve à 1,220 pieds O. par N. $\frac{1}{4}$ N. de celle de devant, et a 71 pieds de haut. Le feu est élevé à 72 pieds au-dessus du niveau des hautes eaux, et doit être visible à 14 milles.

Southern Wolf.

Le quai et le débarcadere qu'une tempête avait avariés l'hiver dernier, ont été réparés; frais, \$94. Du plâtrage et d'autres réparations devaient être faits à l'intérieur du phare, mais les matériaux destinés à ces travaux ayant été emportés par la même tempête qui a endommagé le débarcadere, on a dû remettre ces réparations à l'année prochaine.

Tabusintac.

L'ingénieur en chef du ministère a visité cette station l'automne dernier et fait rapport que comme il n'y a pas beaucoup d'eau dans la passe, les feux d'alignement n'étaient plus d'aucune utilité à l'endroit où ils se trouvent; il a recommandé qu'ils soient transportés sur la terre ferme et employés comme alignement intérieur dans la passe Néguaç. Des soumissions ont été demandées pour ces travaux.

William's Landing.

Le mât et le hangar qui devaient remplacer ceux qu'une tempête avait emportés, ont été construits pour \$25. Une chaloupe de \$12 a été fournie à cette station.

BOUÉES.

On a développé le service des bouées de cette agence en plaçant une bouée-cloche, automatique modèle Courtenay, à la hauteur de l'extrémité sud-est de l'île South-Wolf. Cette bouée est peinte en blanc, porte le nom "S. Wolfe," et est mouillée dans 52 brasses d'eau.

Le timbre du bateau servant de bouée-cloche, à la hauteur de l'île aux Perdrix, étant fêlé par un long service, on l'a remplacé par un neuf qui a coûté \$188. La coque du bateau a reçu un radoub général; il a été muni d'une nouvelle chaîne d'ancrage, et peinturé.

Les bouées suivantes, qui relevaient de l'agence de la Nouvelle-Ecosse, ont été mises sous le contrôle de l'agence du Nouveau-Brunswick: Bouée-cloche à la hauteur de North-West Ledge, bouée automatique à Lurher, et la bouée Trinity. Cette dernière a brisé sa chaîne d'ancrage et est allée en dérive; elle a été retrouvée et ramenée par Alex. Forbes et autres qui ont demandé et reçu \$150 comme frais de sauvetage; ses réparations ont aussi coûté \$112.

Dès qu'on s'est aperçu de la disparition de cette bouée, on en a mouillée une autre à sa place.

Shippegan.

Deux nouvelles bouées-tonneaux ont été fournies pour le havre de Miscou, une pour la grande passe de Shippegan, et une pour l'entrée nord du même havre. Elles ont été ajoutées à la liste de M. Degrace, l'entrepreneur qui a reçu a part le prix de son contrat, \$30 pour prendre ces nouvelles bouées à sa charge.

Musquash.

Il a été jugé nécessaire de fournir, pour le havre de Musquash, sept nouvelles bouées-espars qui ont été mises en place sous la direction du maître de havre.

Escuminac.

Une nouvelle bouée-tonneau, peinte en noir, a été mouillée dans 5 brasses d'eau sur le bord extérieur du récif au large de la pointe Escuminac, entrée de la barre Miramichi, dans le comté de Northumberland.

Néguac.

Romain Savoie a reçu \$5 pour changer la bouée de ce poste, enlever la bouée-tonneau du dehors, changer la couleur de la bouée du dedans de rouge en noir, la déplacer de bâbord à tribord de l'entrée, et maintenir deux nouvelles bouées-espar entre la bouée d'entrée et le dedans de la barre. Il recevra cette allocation annuellement.

Rivière Nappan.

Ordre a été donné de placer sur cette rivière des bouées conduisant de la rivière Miramichi à la terre ferme.

Shédiac.

Sur la recommandation du maître de havre, on a fait un changement dans la situation des bouées à l'entrée de ce port; on croit que cette modification sera avantageuse aux navires qui entrent et qui sortent.

Elle consiste à marquer le rocher Medea par une bouée-tonneau en fer de couleur mouillée dans 8 pieds d'eau, et marquer la passe sud-est par une bouée-tonneau en bois peinte en rouge mouillée dans 18 pieds d'eau.

Rivière Saint-Jean.

Le contrat de l'installation et du lavage des bouées a été adjugé à M. Thomas F. Granville pour trois ans, à raison de \$213 par année.

Beaver Harbour.

Une bouée-tonneau en fer a été placée sur le côté ouest du centre, à la place de la bouée-espar, pour marquer ce récif dangereux.

Grand Manan.

Une bouée-tonneau en fer a été placée sur le récif sud-ouest de l'île Big Duck, à la place de la bouée-espar qui n'était pas assez en vue pour être aperçue dans le ressac. Un gros navire a fait naufrage sur ce récif dans le cours de l'été, et le *Lansdowne* a dû passer au même endroit pour aller porter de la houille à la station. Ce bateau fait le service des bouées côtières de la baie de Fundy.

 DIVISION DE L'ILE DU PRINCE-ÉDOUARD.

Cette division est sous le contrôle de M. Artemas Lord, l'agent du ministère à Charlottetown.

Elle renferme 52 feux et un cornet de brume à vapeur, sous les soins de 39 gardiens. Il y a une bouée à sifflet automatique et une bouée-cloche dans cette agence. La plupart des feux sont situés sur des caps et servent aux fins générales de la navigation, les autres sont des feux de port principalement à l'usage des pêcheries. Trente-cinq havres de la province sont balisés à l'entreprise par le ministère, et les bouées sont sous le contrôle général de l'agent.

Comme d'habitude, les feux ont été visités, dans le cours de la saison, par l'agent, à bord de la goélette fédérale *Prince-Edward*, qui a distribué en même temps les approvisionnements de phares. L'agent fait rapport que les gardiens n'épargnent rien pour faire leur service.

RÉPARATIONS ET AMÉLIORATIONS.

Voici un résumé des principales réparations et améliorations qui ont été faites aux différentes stations dans le cours de l'année dernière. À part cela, le peinturage et les réparations ordinaires ont été faites partout où il y en avait besoin.

Pointe Blockhouse.

Le toit plat en goudron et gravier du logement a été démoli et remplacé par une couverture en toile à voiles de coton, sous la direction de M. Walsh, qui est permanemment employé en qualité de lampiste et d'artisan à cette station. On a fait disparaître une porte pratiquée dans le toit et recouvert en bardeaux le côté ouest de la tour. Toute la bâtisse a reçu deux couches de peinture.

Cap Egmont.

Les lampes, qui étaient suspendues à un arbre central, ont été placées sur des tablettes tout près du verre de la lanterne afin d'empêcher autant que possible le feu d'être intercepté par les barreaux de la croisée.

Des rapports reçus indiquent que ce changement a eu pour effet de renforcer le feu.

Cap à l'Ours.

Bouché des ouvertures dans le toit. Enlevé le plancher de la cave. Réparé la cheminée au-dessus du toit. Revêtement des angles de la tour enlevé et couverture en bardeaux portée jusqu'aux angles. Plâtrage réparé et terminé.

Feu d'alignement de Darnley.

À la suite d'un changement survenu dans le chenal au passage est sur la barre, à l'entrée du havre de Malpèque, il a fallu déplacer les feux d'alignement établis à Darnley en 1889. Le feu extérieur ou de devant a été transporté à 230 pieds S.O. par O. $\frac{3}{4}$ O. de l'endroit où il se trouvait, et le feu de derrière a été placé à 1,340 pieds S.O. par S. de l'autre. De nouvelles lanternes ont aussi été fournies pour cet alignement afin d'agrandir l'arc de visibilité, et maintenant les feux se font voir non seulement dans l'alignement, mais aussi dans la direction du nord-ouest, le long de la barre nord à l'entrée de la baie Richmond.

Feu d'alignement intérieur de Georgetown.

Le mât établi sur la ferme de Westaway, qui servait au feu d'alignement intérieur à Georgetown, a été remplacé par une tour carrée en bois, peinte en blanc et surmontée d'une lanterne en fer galvanisé; cette tour mesure 46 pieds de la base à la girouette de la lanterne. Le feu est blanc fixe, catoptrique, élevé à 62 pieds au-dessus du niveau des hautes eaux, et doit être visible à 12 milles dans l'alignement, ainsi que de l'autre côté du port à Georgetown.

Pointe du Sauvage.

Le brise-lames de cette station a reçu des réparations considérables pour remédier aux envahissements de la mer. Ces travaux ont coûté \$108.30.

New-London.

Dans le cours de l'hiver dernier, les feux d'alignement de New-London, sur la côte nord de l'île du Prince-Edouard, ont été déplacés pour les amener plus près du chenal et les fixer dans des endroits où ils pourront faciliter davantage l'entrée du port. Ce changement a été fait à l'entreprise par M. James Barclay, d'O'Leary, pour \$110. Il a été jugé nécessaire d'agrandir l'ouvrage en branchages et pierres qui protège le feu d'alignement de derrière, et les travaux sont exécutés par M. Jonathan Delancy. La tour de devant a été transportée à une distance d'environ 200 pieds S.S.-O de son ancien emplacement sur la grève de sable à l'extrémité extérieure du brise-lames, sur le côté nord-ouest de l'entrée du port. Le feu est comme auparavant, blanc fixe, catoptrique, élevé à 24 pieds au-dessus du niveau des hautes eaux. La partie supérieure de la tour de bois est fermée et peinte en blanc, et la charpente de dessous en brun. La tour de derrière a été transportée à 200 pieds environ dans une direction sud-ouest, et s'élève maintenant sur la grève à environ 1,500 pieds sud-ouest de la première. Le feu est rouge fixe, catoptrique, élevé à 45 pieds au-dessus du niveau des hautes eaux.

La tour carrée en bois et le logement qui lui est attaché reposent sur une fondation de caissons et sont peints en blanc, surmontée d'une lanterne en fer peinte en brun. Les feux doivent être visibles à 7 milles du côté de la mer entre la pointe Sims à l'ouest et les côtes de sable à l'est du port; dans la direction du sud-ouest, ils indiquent le meilleur passage sur la barre à l'entrée du port, mais le feu du derrière doit être vu du côté de la mer par le travers de la pointe Sims pour parer le haut-fond de roches à la hauteur de cette pointe.

Rustico-Nord.

Cette station avait besoin de nouvelles réparations, car le cloisonnage avait été endommagé dans une tempête par du bois appartenant au ministère travaux publics, et qui avait été emporté du brise-lames où il était empilé pour l'hiver. Ces réparations ont coûté \$75.

Pointe Saint-André.

Une nouvelle lanterne en fer galvanisé de 4 pieds carrés, fabriquée par M. Walsh, a été placée sur la tour de cette station, où elle remplace l'ancienne lanterne de fonte détériorée par la rouille.

DIVISION DE LA COLOMBIE-BRITANNIQUE.

Cette division comprend toutes les eaux canadiennes de la côte du Pacifique, et est sous le contrôle de M. Herbert G. Lewis, agent du ministère à Victoria.

Elle renferme 13 phares et deux feux sur bouées, sous les soins de 14 gardiens qui fournissent l'aide nécessaire et ont en outre la charge de 4 signaux de brume à vapeur et de 4 cloches du brume mus par des machines. Les phares et signaux de brume ont été visités, dans le cours de la saison, par l'agent et par les officiers du steamer fédéral *Sir James Douglas* qui approvisionne les phares de la province. Toutefois, ce navire ne suffisant plus aux besoins du service, un nouveau steamer, le *Quadra*, a été construit sur la Clyde pour le remplacer.

INSPECTION SPÉCIALE PAR L'INGÉNIEUR EN CHEF.

Vu l'importance rapidement croissante des intérêts maritimes de la province du Pacifique, il a été jugé à propos d'envoyer M. Wm. P. Anderson, ingénieur en chef du ministère, faire une inspection spéciale des eaux de cette province, et il a passé les mois d'avril et de mai à visiter les stations et examiner avec soin les routes de navires dans la Colombie-Britannique. Il reçut instruction de porter une attention particulière aux nécessités de la navigation dans les détails suivants :—

1. Besoins des navires d'un fort tirant d'eau qui traversent le Pacifique au port de Victoria.

2. Besoins du commerce du nord entre Victoria, les îles de la Reine-Charlotte, Port-Simpson et Alaska.

3. Besoins locaux des ports de Victoria, New-Westminster, Vancouver et Nanaimo.

L'ingénieur en chef a fait des rapports spéciaux sur tous ces points, et, comme résultat de sa visite, des améliorations importantes se font graduellement dans le mode d'établir les feux, les signaux de brume, de placer les bouées et balises, etc.

NOUVEAUX FEUX ET SIGNAUX DE BRUME ÉTABLIS L'ANNÉE DERNIÈRE.

Ile Yellow.

Le rapport de l'année dernière mentionnait qu'un phare était en cours de construction sur l'île Yellow, dans le détroit de Baynes. L'entreprise ayant été enlevée à l'entrepreneur et terminée par les employés du ministère, le phare fut mis en opération le 1er janvier 1891. Le feu est un groupe blanc à éclats, produisant trois éclats, avec intervalles de 15 secondes entre leur point de plus vif éclat, suivis d'un intervalle de 30 secondes pendant la plus grande partie duquel le feu est éclipié, complétant aussi une révolution en une minute. Il est élevé à 120 pieds au-dessus du niveau des hautes eaux et doit être visible à 17 milles de tous les points de la mer, excepté là où il est intercepté par les arbres et les hautes terres des îles Denman et Hornby. Pour doubler le banc Maple, dans le détroit de Baynes, le feu ne doit pas porter dans la direction du nord de E. par N. $\frac{1}{2}$ N., tandis que portant S.-O. il fait éviter les dangers au large de la pointe sud-est de l'île Hornby.

La tour est un bâtiment de bois, carré en plan, et avec le logement attenant, est peinturé en blanc ; la lanterne de fer qui la surmonte est rouge. La hauteur de la base à la girouette de la lanterne, est de 55 pieds.

Carmanah.

Le phare et le bâtiment du signal de brume qui étaient en cours de construction, à l'entreprise, à Carmanah, sur la côte sud de l'île Vancouver, à l'extrémité ouest du détroit de Juan de Fuca, ont été heureusement terminés, et la station fut mise en opération le 15 septembre dernier. Le feu est un groupe blanc à éclats, produisant trois éclats brillants, avec intervalles de 15 secondes entre leurs points de plus vif éclat, suivis d'un intervalle de 30 secondes, pendant la plus grande partie duquel le feu est éclipsé, complétant aussi une révolution en une minute. Il est élevé à 173 pieds au-dessus du niveau des hautes eaux, et doit être visible à 19 milles de tous les points d'approche par eau.

Le phare repose à terre, à 136 pieds au-dessus des hautes eaux, à l'extrémité de la pointe, immédiatement à l'ouest du village de Carmanah, et à deux milles O. par N. $\frac{1}{2}$ N., de la pointe Bonilla. C'est une tour de bois; de même que le logement attenant, elle est peinte en blanc, et la lanterne de fer qui la surmonte est rouge. La hauteur, de la base à la girouette de la lanterne, est de 46 pieds.

Le bâtiment du signal de brume est en bois, peinturé blanc, avec toit en bardeaux sans peinture, et s'élève immédiatement en avant de la tour du phare et un peu plus en bas, faisant face à S. par E. $\frac{1}{4}$ E. Les cornets, qui sont en double, se trouvent à 125 pieds au-dessus du niveau des hautes eaux. Le signal de brume produit un son de 6 secondes de durée, avec intervalles de 24 secondes entre chaque son,—en d'autres mots, un son à chaque demi-minute. La machine consiste en un cornet mis en opération par la vapeur et l'air comprimé, et est en double, en sorte que si l'une des machines ou chaudières vient à se briser, l'autre peut être employée sans retard.

Au cours de la dernière saison, une ligne de téléphone a été terminée entre Victoria et la station de feu du Cap Beale, suivant la côte par Port San Juan, et Carmanah, avec postes à Port San Juan, au phare de Carmanah et au phare du Cap Beale. Un signal de pavillons a aussi été établi au phare de Carmanah pour communiquer avec les navires à l'aide du code international de signaux, et des règlements imprimés ont été distribués concernant ce service qui, on l'espère, sera d'une grande utilité à tous les expéditeurs de la Colombie-Britannique et facilitera le remorquage des voiliers.

Le total des frais se rattachant à l'établissement de cette station a été de \$15,220.89.

Bouée de Pin Rock.

Les navigateurs s'étant plaints qu'il était difficile d'entrer dans le port de Victoria la nuit parce que le vif éclat des lumières électriques rendait les bouées invisibles, une lanterne à main exhibant un feu blanc fixe à une élévation de 8 pieds au-dessus de l'eau fut attachée le 1er octobre dernier à la balise de la bouée plate-forme qui marque Pin Rock, dans le port de Victoria. On a fait cela parce qu'un feu semblable sur la bouée de Shoal Point, dans le même port, avait donné beaucoup de satisfaction, et des rapports reçus depuis l'établissement de ce nouveau feu prouvent qu'il rend de bons services; en conséquence, il sera maintenu régulièrement.

AMÉLIORATIONS PROPOSÉES.

Turn Point et île Patos.

Le rapport de l'année dernière disait que le gouvernement des Etats-Unis affecterait probablement un crédit à l'établissement de phares et de signaux de brume sur ces deux points importants. Depuis, le ministère a appris avec plaisir qu'un crédit libéral a été donné et que des plans préliminaires ont été préparés et soumis à l'approbation de la commission des phares de Washington. Il est donc permis de penser que les nouveaux feux seront en opération avant longtemps.

Entrée de la rivière Fraser.

La nouvelle hydrographie de la rivière Fraser, pour laquelle \$500 furent portées au budget de l'année dernière, a été terminée par M. F. C. Gamble, qui a soumis un plan d'après lequel une carte a été préparée et envoyée aux autorités locales au mois de septembre dernier. La nouvelle hydrographie a fait constater une profondeur de 13 pieds à eau basse des grandes marées, entre New-Westminster et le golfe de Géorgie, équivalant à 27 pieds à extrême eau haute des grandes marées. En réduisant l'étude pour publication, il a fallu omettre quelques-uns des sondages indiqués, et en ce faisant il est malheureusement arrivé qu'en un certain endroit des sondages qui indiquaient la meilleure eau ont été omis, de façon à faire croire qu'à la pointe Garry il existait un chenal de 9 pieds seulement à eau basse. Depuis qu'on a constaté cette erreur, les cartes ont été corrigées et on a supprimé celles qui étaient défectueuses.

Dans le cours de la dernière saison on a fourni, pour service sur la rivière Fraser, huit bouées-tonneaux en fer qui ont coûté \$2,372. L'usine Albion de Victoria a fabriqué pour \$1,550, une bouée-cloche qui sera mouillée à l'embouchure de la rivière, en dehors de Sand-Heads, dès que le *Quadra* sera mis en commission. Cette bouée était trop grosse pour le *Douglas*, et il a fallu attendre que le *Quadra* fût prêt pour la placer.

Au mois de mai dernier, trois balises, consistant chacune en un groupe de trois pilots surmontés d'une croix de 8 pieds de large sur 8 pieds de long, ont été fixées sur le bord du banc Sturgeon. Elles se trouvent à 11 pieds au-dessus du niveau des hautes eaux, et sont peinturées en noir. La balise la plus au sud est à l'extrémité sud-ouest du banc, immédiatement au nord du chenal sud de la rivière Fraser qui a été discontinué. La balise du milieu est sur le bord du banc à $2\frac{7}{10}$ milles au nord de la bouée nord de Sand-Heads, et la balise la plus au nord est à l'extrémité nord-ouest du banc à 3 milles au sud de la pointe Grey. Le département a appris que cette dernière balise a été emportée depuis son installation.

Le marégraphe dont il était question dans le rapport de l'année dernière a été placé à l'entrée de la rivière, et des observations ont été faites dans le but de constater les fluctuations de la rivière.

L'agent a reçu instruction de fixer des pilots dans la fourche nord de la Fraser pour indiquer le meilleur chenal aux navires d'un faible tirant d'eau. On estime que cet ouvrage, qui doit être exécuté le plus tôt possible, coûtera \$500.

Brotchy Ledge.

L'agent a reçu instruction de construire une grande balise de pierre sur ce récif, à l'eau basse des marées du printemps prochain, et on cherche à savoir s'il n'y aurait pas moyen de faire porter un feu à cette balise par l'aide de lampes incandescentes reliées par un câble sous-marin au foyer d'éclairage électrique de la ville de Victoria. On pense que cette amélioration, surtout si la balise peut être allumée sans exiger la présence constante d'un gardien, rendra beaucoup plus facile l'entrée dans le port de Victoria.

Kelp Reefs.

L'agent a reçu instruction de faire construire une balise de pierre sur le récif le plus au large, à l'eau basse des marées du printemps prochain. Cette balise sera de grandes dimensions et surmontée de traverses pour être aussi visible que possible.

Active Pass.

La cloche de brume de cette station n'a pas donné satisfaction, et l'ingénieur en chef a recommandé d'établir un signal de brume à vapeur pour la commodité du trafic considérable qui suit la route de cette passe entre Victoria et Vancouver, quoiqu'il soit défavorable à cette route pour les navires d'un fort tirant d'eau, spécialement dans les temps de brume. Un demi-acre de terrain a été acheté, y compris un bon emplacement pour un bâtiment de signal de brume, et un crédit pour cette dépense sera probablement demandé à la prochaine session.

Entrance Island.

Un appareil dioptrique avec un secteur rouge pour couvrir le récif Gabriola a été ordonné en Angleterre pour cette station, et l'à-propos d'établir ici un cornet de brume à vapeur est actuellement à l'étude.

Port de Nanaimo.

Les nombreux navires qui fréquentent aujourd'hui ce port pour de la houille ayant demandé qu'on leur en facilite l'abord, le ministère s'est occupé de la question depuis la visite de M. Anderson, et l'agent a reçu instruction de placer des feux sur deux des bouées-plateformes qu'il y a dans le port, semblables à ceux qui ont donné une grande satisfaction dans le port de Victoria. On croit que ces bouées seront préférables à des feux de port à terre, car les deux seuls points disponibles sont à une certaine distance du chenal, et il y a des récifs entre les deux.

RÉPARATIONS AUX STATIONS.

Race Rocks.

La chaudière du sifflet de brume à vapeur ayant été condamnée, une nouvelle chaudière a été fabriquée à l'entreprise par l'usine Polson de Toronto, dont la soumission était la plus basse, et elle a été placée dans le bâtiment du sifflet de brume. Le prix du contrat pour la chaudière livrée à Victoria, était \$868.50. Il a été décidé d'installer une seconde chaudière pour que le service ne souffre pas si la première vient à faire défaut. Tout l'intérieur du bâtiment du signal de brume a été refait pour recevoir les nouvelles chaudières. Un vieux réservoir en pierre qui se trouvait dans la salle des machines a été démolé et remplacé par deux réservoirs en fer.

Cap Beale.

Le tramway qui conduit du débarcadère au phare a été réparé et en partie reconstruit, au mois de juillet, par l'équipage du *Douglas*, avec l'aide de quatre journaliers; le sentier qui va de la station à Bamfield Creek a été en même temps déblayé. On a fait un porche à la porte de derrière du logement, et exécuté quelques réparations de détail.

Ile Yellow.

Lorsque M. Anderson visita cette station au mois de mai, il constata que plusieurs parties du bâtiment n'étaient pas conformes au devis, et il donna instruction au gardien de faire corriger les défauts par un charpentier et un maçon—ce qui a été exécuté aux frais de l'entrepreneur.

Pointe Atkinson.

L'escalier qui conduit du débarcadère au phare a été reconstruit.

Sand-Heads.

Deux nouvelles pattes d'oies ont été fixées tout près de la base en fer du bâtiment pour empêcher la glace et les billots de le frapper.

Des réparations secondaires et le peinturage nécessaire ont été faits à toutes les stations qui en avaient besoin.

BOUÉES ET BALISES.

Les bouées de Sand-Heads, rivière Fraser, sont tenues en place par le bateau arrache-souche *Sampson*.

Rosenfelt Rock.

Les épaves du navire naufragé *John Rosenfelt* ayant disparu du récif au large de l'île Saturna, dans le détroit de Géorgie, l'extrémité du récif a été marquée par une grande bouée conique noire en fer mouillée dans 12 brasses d'eau.

Sydney Channel.

Une bouée-espar, peinte par bandes horizontales rouges et noires alternativement, a été mouillée, au mois de mars dernier, dans 16 pieds d'eau sur celle des deux chaînes de roches qui se trouve le plus au sud-est au large de la partie nord-ouest de l'île Sydney, dans le chenal Sydney.

Nanaïmo.

Une bouée-espar rouge a été mouillée au bord du banc sur le côté nord du centre à la hauteur du hangar de la Compagnie de houille de Vancouver, dans le port de Nanaïmo.

La balise qu'il y avait sur Beacon-Rock ayant été emportée, le rocher est maintenant marqué par une bouée-plateforme semblable aux autres de ce port.

Bouées dans les eaux du nord.

On a profité du voyage de M. Anderson dans le nord, à bord du steamer *Sir James Douglas*, pour établir les bouées-espars suivantes:—

1. Une bouée rouge à l'extrême nord du banc de sable à la hauteur du confluent de la rivière Nempkish, vis-à-vis la baie Alert, dans le détroit de Broughton.
2. Une bouée rouge à la hauteur de Ledge-Point dans les mêmes eaux.
3. Une bouée sur Dall-Patch, dans le chenal Seaforth.
4. Une petite bouée-espar noire à l'entrée d'Ecstall-Inlet, à Port-Essington, rivière Skeena. Cette bouée ne donne pas satisfaction, car le courant la submerge souvent.
5. Un espar noir à l'extrémité sud-est du récif de l'île Tugwell.
6. Trois petites bouées-espars dans la baie Metlahkatla. On dit que depuis ces bouées ont dérivé.
7. Un espar rouge à l'extrémité sud-ouest des récifs Hodgson.
8. Un espar sur le rocher Sparrowhawk, au sud de l'île Finlayson, détroit de Chatham.
9. Un espar rouge dans le chenal de Dead Tree Point, à l'entrée de Skidegate Inlet. Il paraît que depuis cette bouée a aussi dérivé.

Balise de Goose Spit.

Une balise de bois en forme de pyramide, haute de 32 pieds, peinte en noir, a été placée le 15 juillet, par l'équipage du *Douglas*, à l'extrémité de Goose Spit, à l'entrée de Port-Augusta, dans le détroit de Baynes.

Balise de Sisters.

Une balise semblable, haute de 42 pieds, a été pareillement installée sur le plus à l'est des rochers Sisters, à l'ouest de l'île Lasquita, détroit de Géorgie.

Les frais d'entretien des feux, signaux de brume, bouées et balises de la Colombie-Britannique, pendant l'exercice terminé le 30 juin dernier, se sont élevés à \$7,251.55, et la dépense pour établissement de quelques nouvelles stations à \$10,258.80.

CHANGEMENTS PARMI LES GARDIENS DE PHARES.

Les changements suivants ont été faits pendant l'année terminée le 31 décembre 1891 :—

PHARES EN AMONT DE MONTRÉAL.

Nom du gardien.	Nom de la station.	Date de la nomination par arrêté du conseil.	Salaires par année.	Observations.
		1891.	\$	
Thos. Darling.....	Baie Sud-Est, Muskoka . . .	31 janv. ..	60	Succédé à M. Lowe, quitté la localité
Allan Collins.....	Ile Christian.....	25 mars ..	425	Permuté avec J. Hoar, maintenant gardien du feu de l'île Hope.
John Hoar.....	Ile Hope.....	25 do ..	450	Permuté avec A. Collins, maint. gardien du feu de l'île Christian.
Jas. Barlingham....	Signal de brume de la Pointe Peter.	26 do ..	650	Augmentation de \$250 en prenant charge du nouveau signal de brume, à part ses fonctions de gardien de feu.

PHARES EN AMONT DE MONTRÉAL—*Suite.*

Nom du gardien.	Nom de la station.	Date de la nomination par arrêté du conseil.	1891.	Salaires par an-année.	Observations.
R. W. Winthrop....	Rapides Deschênes.....	13 avril...	100	Succédé à Thomas Graham.	
John A. Innes.....	Port-Dover.....	26 mai...	260	Succédé à C. Morgan, démissionn.	
Alphonse Blondin...	Jetée de Lachine.....	6 juin...	200	Succédé à C. L. dit Parisien, mis à la retraite.	
D. B. Hawkins.....	Port de la Péninsule, Algoma..	31 août...	400	Nouveau feu.	
H. R. A. Ely.....	Feu-perche, Wiarton.....	4 sept....	50	do	
H. E. Matthews.....	Longue-Pointe.....	21 do....	400	Nouveau signal de brune.	
Tancrède Leblanc...	Pointe McKie.....	14 oct....	175	Succédé à Alex. McDonald, mis à la retraite.	

DIVISION DE QUÉBEC.

Elzéar Heppel....	Phare et signal de brume de Bicquet.	17 avril..	700	Fournit un aide. Succédé à E. Parent, décédé.
N. Arsenault.....	Étang du Nord.....	21 juillet..	350	Succédé à T. O'Brien, décédé.
Alex. Poiras.....	Feux d'alignement de Bersimis.	21 sept....	100	Nouveaux feux.
Paul Salvail, jeune..	Ile à la Pierre.....	9 oct....	220	Succédé à W. Matte, jeune, remplacé.
C. E. Forgues.....	Ile Perroquet.....	9 do....	600	Succédé à H. de Puyjalon, démissionnaire.

DIVISION DU NOUVEAU-BRUNSWICK.

Burton McNichol....	Ile Bliss.....	31 janv....	300	Succédé à C. McNichol, décédé.
Miles McMonagle..	Battures d'Oromocto.....	26 mai....	80	Succédé à W. Rutledge, remplacé.
Norman B. Jones...	Pointe du Chêne, riv. St-Jean..	9 oct....	80	Succédé à J. Jones, décédé.
A. Bridges.....	Pointe Bridges.....	9 do....	80	Nouveau feu.
Jude Robichaud....	Balises de Richibouctou.....	5 déc....	200	Succédé à P. Léger, décédé.

DIVISION DE LA NOUVELLE-ÉCOSSE.

L. S. Nickerson....	Phare flottant du récif Wesses.	31 janv....	500	Succédé à J. R. Kenny, remplacé.
M. McFadyen.....	Feux d'alignement de Mabou..	17 avril....	50	Succédé à A. McLean, quitté la localité.
Alfred Brownell....	Cold Spring Head.....	26 mai....	100	Succédé à J. H. Brownell, démissionnaire.
Burton Wheadon...	Havre Walton.....	26 do....	125	Succédé à A. McN. Parker, décédé.
Geo. A. Briggs.....	Rivière aux Pommes.....	5 déc....	200	Succédé à A. McCullough, démissionnaire.

DIVISION DE LA COLOMBIE-BRITANNIQUE.

F. M. Eastwood....	Race Rocks.....	31 janv....	1,200	Fournit un aide. Succédé à W. P. Daykin, transféré à la garde du feu de Carmanah.
R. S. Jones.....	Sands Head.....	1er mai....	900	Succédé à J. R. Wick, décédé.

PÉTROLE.

Des contrats ont été passés, au mois d'avril dernier, avec l'*Imperial Oil Company*, de Pétrolia, pour la fourniture du pétrole nécessaire à l'usage des phares, et le pétrole a été fourni aux prix suivants :

Délivré à	Par gallon en baril. Centins.	Par gallon en caisse. Centins.
Sarnia.....	15½	21
Hamilton.....	17⅔	22⅔
Kingston.. ..	17⅔	23⅔
Montréal.. ..	18⅔	23⅔
Québec.....	19	24
Saint-Jean, N.-B.....	19½	24½
Pictou, N.-E.....	20	25
Halifax.....	19½	24½
Charlottetown, I.P.-E.....	20½	25½

Aux termes du contrat, l'huile doit être de la meilleure qualité de pétrole blanc type raffiné, exempt d'acides ou autres impuretés, peser à 62° Fahrenheit au moins 7.85 livres et au plus 8 livres par gallon, soutenir une épreuve de 115° Fahrenheit au pyromètre type, et être sous tous rapports conforme aux dispositions de l'Acte relatif à l'inspection du pétrole. Le pétrole doit être livré partie dans des barils et partie dans des caisses; les barils doivent être de la meilleure qualité, neufs, cerclés en fer, faits de chêne blanc, préparés à l'intérieur avec de la colle forte liquide et peints à l'extérieur; les caisses doivent contenir chacune deux boîtes contenant elles-mêmes 4 ou 5 gallons, mesure impériale; les boîtes doivent être faites avec du ferblanc de la meilleure qualité.

La quantité de pétrole livrée aux phares en amont de Montréal durant le dernier exercice a été de 18,928 gallons; à ceux du district de Québec, 23,899 gallons; à ceux de la Nouvelle-Ecosse, 52,765 gallons; à ceux du Nouveau-Brunswick, 10,351 gallons; à ceux de l'Ile du Prince-Edouard, 6,624 gallons, et à ceux de la Colombie-Britannique, 4,520 gallons: total, 117,187 gallons.

Le pétrole dont on se sert dans la Colombie-Britannique est américain, car on a constaté que c'est celui qui convient le mieux pour les feux de cette province. Nous avons aussi acheté une petite quantité de pétrole américain pour le service des feux dioptriques, car le pétrole canadien ne convient pas pour ces sortes de feux. Les dépenses pour huile, pendant le dernier exercice, ont été comme suit: en amont de Montréal, \$3,606.48; Québec, \$4,582.35; Nouvelle-Ecosse, \$12,927.51; Nouveau-Brunswick, \$2,636.85; Ile du Prince-Edouard, \$1,561.02; Colombie-Britannique, \$1,123.00: total, \$26,437.20.

STEAMERS FÉDÉRAUX.

Les steamers sous le contrôle du ministère sont: le *Newfield*, à hélice; le *Druid*, à aubes; le *Lansdowne*, à hélice; l'*Alert*, à hélice; le *Stanley*, à hélice; le *Bayfield*, à hélice; la petite chaloupe à vapeur *Dolphin*, au service de la police de rade de Québec; le *Quadra*, neuf, à hélice, et le *Sir James Douglas*, à hélice, avec son allège à vapeur.

NAPOLÉON III.

Le steamer fédéral *Napoléon III*, appartenant à la division de Québec, a fait naufrage le 18 octobre 1890, en touchant un rocher plat à l'entrée de la petite baie des Glaces pendant une tempête de vent. Il fut jugé à propos de le remettre à flots et radouber, et un contrat fut conclu à cet effet avec MM. McDonald et Cie, d'Halifax. Toutefois, ce contrat ne reçut pas son exécution, car le 2 décembre un ouragan mit la coque tellement en ruine qu'on jugea impossible de la réparer. La machine et les chaudières furent relevées par les entrepreneurs, qui présentèrent pour cela une réclamation que le département n'a pas encore réglée. Il fut constaté que la machine avait subi très peu d'avaries. Des soumissions furent demandées pour l'achat de la machine et de la coque séparément, mais les offres n'étant pas satisfaisantes, aucune ne fut acceptée. La machine a été remise en bon état, et elle pourrait maintenant servir à un autre navire. Elle a été transportée, avec les chaudières, dans les entrepôts du ministère au port d'Halifax. La coque du navire est restée sur le théâtre du sinistre; des mesures ont été prises pour en disposer, et une ou deux soumissions sont à l'étude.

DRUID.

Le steamer *Druid* a été employé, pendant la dernière saison, à voir aux bouées-gaz et autres bouées du fleuve Saint-Laurent, ainsi qu'à approvisionner un certain nombre de phares du fleuve. Dans le cours du dernier exercice, la somme de \$2,262.42 a été dépensée pour réparer la coque et les machines de ce navire. Une nouvelle chaloupe à rames a été placée à bord du *Druid*. Ce steamer a besoin de nouveaux cylindres et de nouvelles pompes à air, dont le coût est estimé à \$6,000 ou \$8,000. Comme le *Druid* a déjà occasionné des dépenses considérables dans ces dernières années pour être en état de faire le service du ministère, nous avons pensé qu'il valait mieux le mettre en vente plutôt que de faire les forts déboursés qu'exigerait la réparation de ses machines. En conséquence des soumissions pour son achat ont été demandées jusqu'à la date du 5 février 1892. Le *Druid* est un steamer en fer à aubes, ayant les dimensions suivantes: longueur, 160 pieds; largeur, 26.6 pieds; profondeur de cale, 9.6 pieds; jaugeage brut, 239 tonneaux; tirant d'eau, avec soutes remplies, 7 pieds 6 pouces. Son ameublement a été enlevé, inventorié, et emmagasiné à Québec. Le nombre moyen de ses officiers et de son équipage était de 21 hommes, et chaque homme coûtait en moyenne 39 centins par jour pour approvisionner le navire.

NEWFIELD.

Du 2 août au 1er octobre 1890, le steamer *Newfield* fut employé au service du câble pour le ministère des travaux publics, et à partir du 14 octobre de la même année au service des phares et bouées sur les côtes de la Nouvelle-Ecosse et sur la côte septentrionale du Nouveau-Brunswick. Le 10 décembre, pendant qu'il revenait de l'île aux Eglantiers à Halifax, sa soute à poudre éclata, mettant en pièces le pont et partie du sabord. Un homme fut tué sur le coup, et six autres reçurent des blessures auxquelles deux autres succombèrent ensuite à l'hôpital de Yarmouth, N.-E. Le lieutenant Gordon, M.R., de l'*Acadia*, après une enquête sérieuse, a fait rapport que l'explosion avait été purement accidentelle. Une somme de \$1,114, votée par le parlement, a été distribuée parmi les familles des victimes à titre d'indemnité. Pendant que le *Newfield* se trouvait dans le havre de Yarmouth, le capitaine Richard

A. Guilford, qui était au service du ministère depuis le mois de mars 1880, tomba mort dans sa cabine. Cette mort soudaine fut vivement regrettée par le ministère, de même que la calamité de l'explosion. A Yarmouth, des réparations provisoires furent faites par contrat au *Newfield* pour une somme de \$80, et il fut ensuite conduit à Halifax, où un examen minutieux de ses machines et de sa coque fut fait par les inspecteurs Coker et Stevens, qui déclarèrent qu'un radoub considérable était nécessaire. Des soumissions furent demandées à Halifax, Saint-Jean, Pictou, New-Glasgow et Yarmouth. Celle de MM. W. et A. Moir, pour réparer la coque et les machines, était la plus basse. Elle fut acceptée, et les travaux furent exécutés, suivant le devis et le contrat, sous la surveillance de MM. Stevens et Coker, pour \$7,730. Des soumissions furent également demandées pour faire des réparations au pont et autre boisage, et celle de M. O'Brien, qui était la plus avantageuse, fut acceptée; ces travaux coûtèrent \$883. Un nouvel appareil de pilotage à vapeur fut installé, au prix de \$775; des soumissions avaient aussi été demandées pour cet ouvrage, et celle de MM. W. et A. Moir fut la seule reçue. Le vireveau a été réparé, à l'entreprise, pour \$225. Le navire fut peinturé à l'extérieur et à l'intérieur, à l'entreprise, pour \$870. En dehors de ces réparations qui ont coûté \$10,483, la somme de \$3,848.57 a été dépensée pendant l'année pour réparations ordinaires, ce qui porte à \$14,331.57 le total des déboursés faits pendant l'exercice pour réparer le *Newfield*. Les recettes de ce steamer pour le service du câble se sont élevées à \$5,900. Le 20 mai 1891, il fut mis en commission au service des bouées et à l'approvisionnement de l'île de Sable. Il continua pendant l'été et l'automne, et il continue encore le service des phares et des bouées. Le nombre moyen des officiers et hommes d'équipage pendant la dernière campagne a été de 33, et les frais d'avitaillement du navire ont été d'environ 42 centins par homme *per diem*.

LANSDOWNE.

Le steamer *Lansdowne* a été employé pendant la dernière saison au service des bouées et des phares dans les divisions du Nouveau-Brunswick et de la Nouvelle-Ecosse. La somme de \$2,387.91 a été dépensée en réparations pour ce navire pendant le dernier exercice. Le nombre moyen des officiers et hommes d'équipage du *Lansdowne* était de 29, et les frais d'avitaillement se sont élevés à 44 centins par homme *per diem*.

STANLEY.

Le steamer *Stanley*, qui est employé aux communications d'hiver entre l'île du Prince-Edouard et la terre ferme, commença son service le 6 décembre 1890 et fit son dernier voyage le 1er mai 1891; dans cet espace de temps il a fait cinquante-cinq voyages d'aller et retour. Son premier voyage régulier a été entre Charlottetown et Pictou, et il continua sur cette route jusqu'au 14 décembre, alors qu'il fut forcé d'aller à Georgetown, après avoir vainement essayé d'entrer dans le port de Charlottetown, qui était rempli de grosses glaces flottantes. Il continua à faire le trajet entre Georgetown et Pictou jusqu'au 14 avril, alors qu'il reprit la route de Charlottetown et Pictou. La régularité de ses voyages fut souvent interrompue par les glaces épaisses qui flottaient dans le détroit de Northumberland. Le 5 janvier 1891, il partit de Pictou, mais n'arriva à Georgetown que le 10. Il partit de Pictou le 16 février, mais n'arriva pas à Georgetown avant le 28, restant douze jours engagé dans

la glace la plus épaisse qu'on eût jamais vue. Arrivé à Georgetown le 28 février, il fut désarmé jusqu'au 13 mars pour que l'on pût nettoyer ses chaudières. Du 30 mars au 3 avril, une glace épaisse l'empêcha d'atteindre Pictou. A son voyage de retour, il eut encore à lutter contre la glace et mit deux jours à parvenir à Georgetown. Du 6 au 8 avril il resta dans le port de Georgetown, une épaisse glace flottante l'empêchant de partir. Le nombre total de jours perdus par la glace et le vent a été de vingt-neuf; quatorze jours ont été employés à nettoyer les chaudières dans un temps où il était à peu près impossible d'entretenir une communication continue, à moins que l'hiver n'eût été plus doux. Le *Stanley*, pendant son service d'hiver, est arrivé 54 fois à Pictou, 41 fois à Georgetown et 13 fois à Charlottetown; il a transporté 1,868 malles-poste. Le 3 janvier dernier on a dû transférer le service postal du *Stanley* aux bateaux brise-glace qui font la traversée entre les caps Traverse et Tourmentine. Le *Stanley* reprit ce service le 11 avril. Les recettes du steamer ont été comme suit : poids approximatif du fret transporté, 4,325 tonneaux, \$7,698.54; passagers transportés à \$3 et \$1.50, 2,317, \$6,558; repas et cabines, \$1,082.50; remorquage de navires dans la baie Cardigan, \$200 : soit, pour la campagne de 1890-91, un total de recettes de \$15,539.04. Les frais d'entretien, pendant la même campagne, ont été de \$15,873.90, et de plus la somme de \$5,567.85 a été dépensée en réparations, ce qui a porté à \$21,441.75 le total des dépenses. Le *Stanley* a été employé à la protection des pêcheries depuis le 18 juin jusqu'au 18 octobre 1890, et depuis le 18 juin jusqu'au 11 septembre 1891.

Après un service de trois ans on pouvait facilement voir des dentelures sur les plaques de fer du *Stanley* à ligne d'eau, et le capitaine était d'opinion que ces dentelures retardaient la marche du navire dans la glace. Elles avaient été causées par le contact avec la glace épaisse, mais elles ne s'étendaient pas sur toute la longueur du navire, car un tiers de cette longueur, l'avant, avait reçu un double blindage, et on n'y remarquait aucune échancrure. Le steamer fut mis sur la cale de Pictou, et deux officiers du département (l'inspecteur des coques et l'inspecteur des bateaux à vapeur des provinces maritimes), en firent une inspection complète. Ils firent rapport que les plaques échancrées devaient être enlevées, chauffées et redressées, et que le navire devrait avoir un double blindage sur toute sa longueur. Des soumissions furent demandées pour faire l'ouvrage recommandé par les inspecteurs, et le contrat fut adjugé à M. J. Patterson, d'Halifax, dont la soumission, \$14,500, était la plus basse. Le navire fut placé dans le nouveau bassin à sec d'Halifax le 15 septembre dernier, et l'ouvrage fut exécuté d'après un devis préparé avec soin et sous la surveillance de M. Stevens, inspecteur des bateaux à vapeur, et de M. McMillan, le mécanicien en chef du steamer, qui firent rapport qu'il était prêt à prendre la mer, suivant les stipulations du contrat, le 26 novembre dernier. Les plaques ont été importées de la Compagnie d'acier d'Ecosse par le ministère de la marine, et sont de l'espèce connue sous le nom de tôle pour navires, procédé Siemens; elles coûtent \$966.84. A part cela, une somme de \$289.85 a été dépensée en réparations de détail—ce qui porte à \$15,752.72 le total des déboursés pour réparations depuis la clôture de l'exercice, 30 juin 1891.

Sur la recommandation du mécanicien-chef, un appareil évaporatoire a été importé de MM. G. et J. Weir, de Glasgow, Ecosse, et placé à bord du *Stanley*; il a été acheté à contrat, et coûte \$606.04. Des soumissions ont été demandées pour son installation, et l'entreprise fut adjugée à M. J. Patterson, d'Halifax, dont la soumis-

sion, \$290, était la plus basse : de sorte qu'il coûte en totalité \$896.04. Ces appareils ont pour fonction de fournir de l'eau douce aux chaudières marines, afin de combler les pertes que peuvent produire des fuites aux collets de jonction et en mer. On a constaté que très souvent il est difficile de se procurer de l'eau fraîche au port, dans des moments critiques. Pour obvier à cette difficulté, l'appareil évaporatoire a été placé à bord afin de n'être plus obligé d'employer de l'eau salée pour suppléer à l'insuffisance du contenu des chaudières.

Suivant les instructions que vous m'aviez données le 9 janvier dernier, je me suis rendu à l'Île du Prince-Edouard pour me rendre compte de l'administration du service d'hiver entre l'île et la terre ferme.

J'ai traversé, à bord du *Stanley*, de Pictou à Georgetown par une brise de nord-est, et j'ai été surpris de la grande puissance dont ce navire a fait preuve en passant à travers une glace très épaisse. A la suite des observations que j'ai faites par moi-même des difficultés dont cette navigation est entourée, je n'hésite pas à dire que le *Stanley* est un succès pour le service particulier dont il est chargé pendant les mois d'hiver. Au mois de mars dernier j'ai recommandé que de nouvelles plaques d'acier fussent posées dans ses flancs, ce qui, comme je l'ai dit plus haut, a été fait après minutieuse inspection. Tandis que j'étais à Charlottetown, je me suis mis en communication avec le Bureau de Commerce de cette ville ; j'assistai à une séance du conseil de ce bureau, et je prêtai l'oreille à des représentations qui furent faites au sujet de retards survenus dans la distribution des courriers. J'informai le bureau que je ferais rapport de ce que j'avais entendu et recommanderais au ministre les changements qui me paraîtraient devoir remédier à l'état de choses dont on se plaignait, afin de donner à l'île un courrier quotidien, soit par les bateaux brise-glace ou par le steamer, aussi souvent que le temps le permettrait. Depuis, j'ai fait ces recommandations, et des mesures ont été prises pour éviter toute interruption inutile des communications par bateaux à vapeur au commencement de l'hiver. Le département a publié un avis, portant la date du 3 février 1891, fixant le temps du service d'hiver du *Stanley* depuis le 1er décembre jusqu'au 14 mai, à moins que les bateaux de la Compagnie de navigation de l'Île du Prince-Edouard ne soient pas capables de continuer leurs voyages jusqu'au 1er décembre, ou ne soient pas sur leurs routes le 1er mai. Dans ce cas, afin de maintenir la communication quotidienne, le *Stanley* commence le service lorsque les bateaux de la compagnie cessent de marcher en automne, et le continue jusqu'à ce qu'ils aient repris leur route au printemps. L'avis porte aussi que le *Stanley* fera tous les jours une traversée complète entre Charlottetown et Pictou, tant que la glace le permettra, mais que lorsqu'il ne pourra plus faire des voyages quotidiens entre ces ports, il sera mis sur la route de Georgetown et Pictou et y fera chaque jour une traversée complète si possible. Conformément à cet avis, le *Stanley* a commencé ses voyages entre Charlottetown et Pictou le 1er décembre cette année.

Lorsque le *Stanley* fut placé sur la côte de Pictou, on constata que trois des ailes de son hélice avaient été brisées par la glace. Immédiatement on commanda en Ecosse une garniture d'ailes d'une plus grande force et composées de matériaux plus durables. Ces ailes sont arrivées à Halifax dernièrement et coûtent, transport compris, \$908.70 Le nombre moyen des officiers et hommes d'équipage du *Stanley*

était de 32, et les frais d'avitaillement se sont élevés à 43 centins par homme *per diem*.

SIR JAMES DOUGLAS.

Le steamer *Sir James Douglas*, stationné à Victoria, C.-B., fut mis en commission le 16 mars dernier et resta en commission jusqu'au 30 novembre, jour où son équipage fut congédié. Il a été généralement occupé au service des bouées ou des phares. Le 24 avril, l'ingénieur en chef du ministère, M. W. P. Anderson, et l'agent du ministère à Victoria, commencèrent une tournée d'inspection de toutes les stations de feu de la province, et des eaux de la Colombie-Britannique au nord de Port-Simpson, y compris les îles de la Reine-Charlotte; ils la terminèrent le 21 mai. Le steamer qui les portait distribuait en même temps des approvisionnements à quelques-unes des stations. Du 17 au 23 juin 1890 il fut employé par la Compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique à poser le câble, service pour lequel le ministère reçut \$622.25 le 6 septembre 1890. Du 11 au 22 août 1890, il fut engagé par la même compagnie à réparer le câble, service pour lequel le ministère reçut \$1,122.50 le 27 septembre 1890. Même engagement du navire par la même compagnie pendant la première semaine de décembre 1890, et qui rapporta \$731.50 au ministère le 19 février 1891. Le 25 août 1890, le *Sir James Douglas* fut mis à la disposition du gouvernement local de la Colombie-Britannique pour faire une exploration de la côte occidentale de cette province en rapport avec le projet de créer des établissements de pêche crofters. De son côté, le gouvernement local mit dans l'intervalle un bon steamer à la disposition du département. Le 2 juillet dernier, le *Sir James Douglas* fut employé par la commission des réserves de Sauvages à un voyage spécial à l'île Banks; les recettes de cette excursion qui dura 12 jours figureront dans les comptes du prochain exercice. Les recettes totales du *Sir James Douglas* pendant l'exercice ont été de \$2,497.25, et la dépense totale de \$11,012.14. Ordre a été donné de préparer un devis de l'équipement de ce steamer dans le but de le vendre, car le nouveau steamer *Quadra* va le remplacer.

Le nombre moyen des officiers et hommes d'équipage du *Sir James Douglas* était de 12, et les frais d'avitaillement se sont élevés à 53 centins par homme *per diem*.

QUADRA.

Le *Quadra* est un steamer en acier récemment construit à Paisley, Ecosse, et va remplacer le *Sir James Douglas* à la station de la Colombie-Britannique. Des soumissions pour la construction d'un navire en acier furent demandées par avis public dans tout le Canada, y compris la Colombie-Britannique. Des exemplaires de ces avis, avec devis et plans, furent envoyés au haut commissaire du Canada, avec prière de les faire parvenir à des constructeurs de navires de la Grande-Bretagne. Des avis, plans et devis semblables furent aussi envoyés directement par notre ministère à des constructeurs de navires anglais. Dix soumissions furent reçues pour la construction d'un steamer en acier, trois pour un steamer en bois, et une pour un steamer composite. Un des soumissionnaires canadiens offrit de fournir un navire construit dans la Grande-Bretagne. La soumission de MM. Fleming et Ferguson, des Phoenix Works, Paisley, G.-B., était la plus basse et la plus favorable: ces messieurs offraient de construire un navire en acier, suivant le devis, pour £15,000 sterling.

Comme cette offre était la plus avantageuse, elle fut acceptée, et le contrat fut signé à l'effet que le steamer serait livré sur la Clyde le 6 juin 1891. Cependant, le steamer n'était ni livré ni terminé à la date spécifiée. La raison donnée par les entrepreneurs pour expliquer cette non-exécution des termes du contrat a été la grève des chemins de fer d'Ecosse qui, au mois de février dernier, avait considérablement gêné les opérations des constructeurs de navires en prévenant la livraison, au temps fixé, des matériaux dont ils avaient fait la commande. Des démarches ont été faites par l'intermédiaire du haut commissaire pour s'enquérir du retard dans le but de protéger les intérêts du ministère, en déduisant du prix du contrat la somme stipulée pour dommages si le retard avait pu être contrôlé par les entrepreneurs, ne perdant pas de vue que les grèves, les incendies et autres causes en dehors du contrôle des constructeurs étaient exceptées dans le contrat. Des recherches minutieuses faites sur l'avis d'avocats démontrèrent que le retard était hors du contrôle des constructeurs. Tous les matériaux nécessaires à la construction du navire avaient été ordonnés à temps, mais comme ils n'avaient pas été livrés par suite de la grève, les constructeurs n'avaient pu procéder à la construction, et par conséquent, aux termes du contrat, ils ne pouvaient pas être tenus responsables du retard. Le 25 septembre dernier le *Quadra* fut terminé et fit son premier voyage d'essai, atteignant une vitesse de 12 nœuds à l'heure. Il fut livré au représentant du ministère à Glasgow le 6 octobre, et le lendemain le dernier versement du prix du contrat était fait. M. Lawrence Hill, ingénieur civil, a représenté le département pendant la construction du navire, et l'a surveillée de près. Il a attesté que l'ouvrage était sous tous les rapports conforme aux exigences du devis.

Le navire a été construit sous la surveillance spéciale du Lloyd anglais, et le certificat de classification suivant lui a été décerné le 21 septembre 1891: "Ce navire a été construit sous la surveillance spéciale des inspecteurs de la société, et déclaré le 21 septembre 1891 être en bon état pour transporter des chargements périssables; il a été classifié et inscrit au registre de la société sous la rubrique X100A1. Les machines et chaudières furent aussi inspectées au cours de la construction par les inspecteurs du Lloyd, et un certificat de la société pour machines a été décerné le 2 octobre 1891. En outre, le Lloyd lui a aussi donné des certificats pour les ancres et aussières en acier, qui ont subi avec succès l'épreuve mécanique exigée par l'Acte impérial. Tous ces certificats sont en la possession du ministère.

Les dimensions du *Quadra* telles que consignées au registre, sont: longueur, 174 pieds; largeur, 31.1 pieds; profondeur de cale, 13.6. Son tonnage brut est de 573.30 tonneaux, et son tonnage net officiel de 265.25 tonneaux. Ses machines sont du modèle Fleming et Ferguson, à quadruple détente, du type amélioré, et faites pour garder une vitesse de dix nœuds en mer. Ces machines et chaudières sont garanties pour six mois à partir de la date de la livraison, et les entrepreneurs sont liés à corriger les défauts des matériaux et de la construction. Un appareil évaporatoire du modèle Morrison destiné à combler la perte d'eau douce dans les chaudières a été mis à bord. Le navire contient aussi une salle d'armes et une soute à poudre qui peuvent être utilisées immédiatement si besoin en est. Enfin il est muni d'un petit cheval pour pomper et faire fonctionner le cabestan.

Comme je l'ai déjà dit, le prix du contrat payé pour ce steamer a été de £15,000 sterling, ou \$72,999.99; \$356 ont aussi été déboursées pour installations de détail qui n'avaient pas été spécifiées d'abord, et cette somme a été portée au compte de la construction. La somme payée à M. Lawrence Hill, pour inspection et déboursés, a été de \$345.55: ce qui porte à \$73,701 le coût total du *Quadra*. Le crédit voté par le parlement était de \$70,000.

Le 15 octobre le *Quadra* fit voile de Greenock, Ecosse, pour Victoria, C.-B., ayant à son bord le capitaine Walbrar, patron, M. Hodgert, mécanicien garant représentant les constructeurs, M. Grant, du *Sir James Douglas*, mécanicien, et un équipage, y compris mécaniciens et chauffeurs, de 28 hommes en tout. Des vivres et du combustible pour une valeur d'environ \$3,800 avaient été mis à son bord. Il arriva au Cap-Vincent, îles du Cap-Vert le 30 octobre; mais, dans le golfe de Gascogne il eût un rude temps qui continua jusqu'à ce qu'il atteignit les Canaries. Sous ce gros temps, qui prit les proportions d'un ouragan dans le golfe de Gascogne, le *Quadra* a montré qu'il est un excellent bateau marin. A Saint-Vincent il embarqua près de 124 tonnes de charbon propre au chauffage des chaudières et il prit la route de Valparaiso, où il arriva le 9 décembre.

Pendant que le présent rapport était en cours de préparation pour l'imprimerie, nous avons reçu du capitaine Walbran une lettre nous annonçant que le *Quadra* est arrivé à Esquimalt, C.-B., le 5 janvier 1892. La traversée de Greenock à Esquimalt s'est opérée sans accident en 80 jours, y compris 10 jours passés à l'ancre aux endroits suivants: Saint-Vincent (Cap-Vert), détroit de Magellan, chenal de Smyth, Lota (Chili), et San-Francisco (Cal). Le *Quadra* a essuyé plusieurs gros coups de vent auxquels il a fort bien résisté. La consommation moyenne de charbon a été d'environ 9 tonnes par jour, et la vitesse du navire d'à peu près 9 nœuds à l'heure. La distance qu'il a parcourue est de 14,817 milles.

BAYFIELD.

Le *Bayfield* est un steamer en bois, de 150 tonneaux bruts et 94 tonneaux officiels; il compte 29 années de service, et est employé aux travaux de levée hydrographique de la baie Georgienne. Il est parti d'Owen-Sound le 4 mai pour ces travaux, qu'il a continués jusqu'au 25 octobre, date où il fut dépêché au service de protection des pêcheries, qu'il a continué jusqu'au 30 novembre. Pendant l'exercice il a été dépensé \$550.87 en réparations du *Bayfield*. Le nombre des officiers et hommes d'équipage de ce steamer était de 22, et ses frais d'avitaillement se sont élevés à 47 centins par homme *per diem*.

ALERT.

L'*Alert*, qui avait pris la place du *Newfield* pendant que ce dernier était en radoub, fut mis temporairement en commission et reçut ordre de se rendre à Québec pour remplacer le *Napoléon III* comme bateau d'approvisionnement. Des soumissions furent demandées pour un treuil à vapeur pour l'*Alert*; celle de la Compagnie de fonderie de Pictou étant la plus basse, fut acceptée, et le treuil fut installé à bord suivant les termes du contrat, pour \$625. Il arriva à Québec le 23 novembre 1890. Un treuil plus grand et convenant mieux à l'*Alert* était en magasin à Québec; il fut mis à bord à la place du nouveau, qui fut emmagasiné. Pour rendre ce steamer très propre au service, des réparations étaient nécessaires, et un contrat fut conclu pour

le placer sur le gril de carénage de Roche moyennant \$33.15. La navigation ayant pris fin soudainement, il fut de plus convenu avec M. Roche que le steamer resterait sur le dit gril tout l'hiver, moyennant la somme de \$100. Les travaux de réparations furent exécutés sous la direction d'officiers du département par des charpentiers et forgerons employés à l'agence de Québec. Les ponts et bastingages furent calfatés, les œuvres mortes planées avec du mastic et du ciment et peinturées, et les machines réparées. Les frais de radoub de l'*Alert*, pendant tout l'exercice, se sont élevés à \$4,786.59; la principale partie de la dépense a été pour main-d'œuvre. Au mois de décembre ordre fut donné de faire mesurer l'*Alert* à Halifax, selon les exigences de l'Acte concernant la marine marchande. Ses dimensions, ainsi que le certificat d'inspection en fait foi, sont: longueur 168.5 pieds, largeur 31.5 pieds, et profondeur de cale 20 pieds; tonnage brut, 607.80; tonnage net, 413.30. Un tambour et un bateau de sauvetage appartenant autrefois au *Stanley* furent expédiés, au mois de mai dernier, de Charlottetown, Ile du Prince-Edouard, à Québec, pour \$25, et installés à bord de l'*Alert*. Deux chaloupes neuves lui furent aussi fournies. Au mois d'avril des soumissions furent demandées à Québec pour la construction de cinq chaloupes, et le contrat fut adjugé à P. Pouliot, de Québec, dont la soumission, \$4 le pied, était la plus basse. Deux de ces chaloupes ont été mises à bord de l'*Alert*, et leur prix de revient sera porté dans les comptes du prochain exercice.

Au matin du 13 novembre 1890, pendant que l'*Alert* se rendait d'Halifax à Québec, sous le commandement du capitaine McElhinney, il aborda près du cap Jack, N.-E., dans le détroit de Canso, la goélette *Scylla*, allant de l'Ile du Prince-Edouard à Boston avec un chargement de pommes de terre. Vu l'obscurité, on ne put se rendre compte de l'étendue des avaries de la *Scylla*; mais comme on crut voir qu'elle enfonçait, son équipage fut pris à bord de l'*Alert*. Plus tard la goélette fut remorquée, abandonnée, par le steamer *Coila*, à Port-Hakesbury, N.-E., où elle fut évaluée et vendue. Une enquête préliminaire sur la cause de l'abordage fut faite à Pictou par M. J. R. Noonan, sous l'empire de l'Acte des naufrages et de sauvetage, le 14 novembre 1890. Le capitaine W. H. Smith, M.R., président du bureau des examinateurs des capitaines et seconds, fit une autre enquête le 20 janvier 1891. Une commission composée du capitaine Smith et du lieutenant Gordon, M.R., attachés à ce département, fut constituée par arrêté du conseil le 4 février 1891 pour instituer une enquête sur les causes de l'abordage. Cette enquête s'ouvrit à Halifax le 12 février 1891, sous l'empire de l'Acte des naufrages et de sauvetage, chap. 81 des Statuts révisés du Canada. Des dépositions furent données sous serment par les officiers de l'*Alert*, le capitaine et l'équipage de la *Scylla*. Il résulta de ces enquêtes que les officiers de l'*Alert* étaient à blâmer, parce que l'homme de quart avait donné un faux ordre au timonier pendant que les deux navires approchaient l'un contre l'autre. Le propriétaire de la *Scylla* produisit une réclamation contre le gouvernement pour la perte de son navire; une autre réclamation fut aussi produite par le propriétaire du chargement. Ces réclamations furent examinées avec soin et soumises au ministère de la justice pour connaître son opinion sur la responsabilité du gouvernement dans cette affaire. Le ministère de la justice émit l'opinion que les réclamants étaient dans leur droit, l'enquête ayant démontré que le capitaine de la *Scylla* n'était pas à blâmer de l'abordage et de la perte qui en avait résulté. Les premiers dommages réclamés ne furent pas admis, mais les sommes suivantes furent offertes en règlement: à la Compagnie d'assurance Reliance, Boston, \$1,100, somme payée par elle au proprié-

taire du chargement; au même propriétaire, \$150 pour avance sur fret, etc.; à la Compagnie d'assurance maritime de Boston, \$2,251, somme payée par elle au propriétaire de la goélette; à G. W. Hennesey, armateur, \$1,134.55, somme qui comprend \$100.35, frais de ses hommes d'équipage aux enquêtes; au capitaine et à l'équipage, \$511 pour perte d'effets. En plus, les enquêtes occasionnèrent des déboursés au montant de \$83.35, ce qui porte à \$5,230 la somme totale déboursée à l'occasion de cet accident. A la suite d'un examen minutieux, la valeur de la goélette et de son gréement fut estimée à \$3,340; la valeur du chargement fut basée sur la facture du prix coûtant. Le parlement vota un crédit de \$6,000 pour le règlement des réclamations de la *Scylla*.

Le 12 octobre dernier, pendant que l'*Alert* était à distribuer des approvisionnements de phares dans la baie du Naufrage, Anticosti, il toucha fond. Une goélette de renflouage qui se trouvait dans les alentours fut employée par le capitaine, à raison de \$50 l'heure, pour aider à remettre l'*Alert* à flot. Une ancre fut descendue, et en virant la chaîne avec le guindeau, et avec l'emploi combiné des machines de l'*Alert* et de la goélette, le steamer fut dégagé à marée haute, après avoir resté échoué pendant six heures. Lorsque l'*Alert* fut de retour au port, l'agent de Québec fit des recherches préliminaires sur la cause de l'échouement; cet examen révéla le fait que l'un des matelots, agissant d'après les instructions du maître d'équipage, avait coupé 2 brasses de la ligne de sonde, mais n'avait pas enlevé les marques de la ligne, et que le maître d'équipage n'en avait pas non plus informé les officiers du navire. Comme le capitaine se guidait uniquement sur les sondages qui étaient faits avec la ligne raccourcie quand il entra dans la voie du naufrage, il fut trompé sur la profondeur de l'eau, et il toucha fond, quoique l'*Alert* marchât avec précaution. Une enquête régulière instituée par le capitaine W. H. Smith, M.R., commissaire de la cour d'enquête, révéla les mêmes faits que l'enquête préliminaire, et en dehors de la sentence rendue en cette occasion, la cour renvoya Théodore Simpson du service du gouvernement et suspendit son certificat pendant trois mois, pour avoir négligé d'informer les officiers que la ligne de sonde avait été coupée. Le tribunal censura aussi le 1er lieutenant, Arthur Morin, pour avoir négligé d'inspecter la ligne de sonde. Les déboursés faits pour l'enquête s'élevèrent à \$27.10.

Le 28 juillet, en se rendant de Cap Race, Terre-Neuve, aux îles de la Madeleine, l'*Alert* aperçut, échoué sur les Rochers aux Oiseaux, un navire qui se trouva être le steamer *Tiber*. Ses services furent requis, et il se mit immédiatement à l'œuvre pour dégager le *Tiber*. A la suite de plusieurs tentatives infructueuses, l'équipage aida à jeter la cargaison à la mer, après quoi l'*Alert* réussit à remettre le *Tiber* à flot. Trente-six heures furent employées à ce déséchouage, pour lequel les agents du *Tiber* payèrent \$500 qui furent placées au crédit du receveur général. Cette somme sera portée au compte des recettes de l'*Alert* dans le prochain exercice. Le nombre moyen des officiers et hommes d'équipage de l'*Alert* était de 32, et ses frais d'avitaillement se sont élevés à environ 40 centins par homme *per diem*.

L'état suivant donne les déboursés faits pour l'entretien et les réparations de chaque steamer, ainsi que les recettes de chacun, pendant l'exercice clos le 30 juin 1891 :

Dépenses.				
	Réparations.	Entretien.	Total.	Recettes.
	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.
"Newfield".....	14,331 57	15,366 94	29,698 51	5,903 60
"Stanley".....	5,567 85	15,873 90	21,441 75	15,539 04
"Sir James Douglas".....	431 31	10,580 83	11,012 14	2,497 25
"Lansdowne".....	2,387 91	19,412 76	21,800 67	.....
"Druid".....	2,262 42	9,708 53	11,970 95	.....
"Napoleon III".....	1,690 89	8,333 33	10,024 22	.....
"Alert".....	4,786 59	5,366 35	10,152 94	.....
"Quadra".....	.....	1,813 51	1,813 51	.....
"La Canadienne", croiseur temporairement employé par le département à la protection des pêcheries..	.....	731 05	731 05	.....
	31,458 54	87,187 53	118,645 74	23,939 89

Dépenses \$118,645 74

Recettes..... 23,939 89

\$94,705 85

Crédit parlementaire..... \$118,550 00

Le mode d'avitaillement des steamers fédéraux qui appareillent à Halifax et à Québec a été changé dans le cours de la saison de 1891. Autrefois, à ces deux ports, les capitaines des steamers faisaient un contrat avec le département à l'effet de fournir des provisions à une somme fixe par mois pour chaque officier et matelot. A Québec la somme était de \$12 par mois pour les officiers et de \$10 pour les matelots. Ce mode ayant donné lieu à quelques plaintes, le ministère décida de demander des soumissions aux marchands de provisions, épiciers, bouchers et autres, pour fournir des vivres à des prix de contrat. Les soumissions les plus basses et les plus favorables ont été acceptées, et le nouveau mode a donné satisfaction. Des soumissions ont été reçues à Halifax pour le *Newfield*; à Saint-Jean, N.-B., pour le *Lansdowne*; à Charlottetown, Georgetown et Pictou, pour le *Stanley*; à Victoria, C.-B., pour le *Sir James Douglas*, et à Québec, pour l'*Alert*, le *Druid* et le *Dolphin*.

FRAIS D'ENTRETIEN DES PHARES, ETC., ET DES STEAMERS FÉDÉRAUX.

L'état comparatif suivant donne les déboursés faits pour l'entretien des phares, sifflets et cornets de brume à vapeur, de 1883-84 à 1890-91 inclusivement. Le mode d'apurer tous les comptes dans le département avant paiement a été suivi depuis quelques années.

On observera que le nombre des phares, etc., ont augmenté chaque année, mais que les dépenses ont diminué dans les trois dernières années.

Année.	Nombre des phares.	Nombre des sifflets de brume.	Nombre des cornets de brume.	Frais d'entretien.	
				\$	cts.
1883-84.....	597	23	10	456,868	33
1884-85.....	617	23	12	478,064	04
1885-86.....	625	23	16	505,929	27
1886-87.....	658	23	24	476,514	44
1887-88.....	664	23	27	464,471	76
1888-89.....	675	24	29	459,423	80
1889-90.....	705	23	32	434,802	10
1890-91.....	710	23	31	455,254	42

FRAIS d'entretien des steamers fédéraux, de 1884 à 1891.

Année.	Frais d'entretien.	
	\$	cts.
1883-84.....	123,816	25
1884-85.....	148,864	26
1885-86.....	130,759	83
1886-87.....	141,424	42
1887-88.....	150,659	19
1888-89.....	126,629	33
1889-90.....	114,959	20
1890-91.....	111,437	03

SERVICE POSTAL PAR BATEAUX BRISE-GLACE.

Ce service commença le 25 décembre 1890 et continua jusqu'au 11 avril 1891. Il fut fait par six bateaux montés chacun par 5 hommes,—soit un total de 30 hommes qui sont divisés en deux catégories : 15 ont la charge de 3 bateaux, et 15 celle des 3 autres. Il y a deux capitaines qui commandent chacun 14 hommes, et les hommes sont divisés en maîtres d'équipage, gardiens de faux-pont et brigadiers. Trois bateaux étaient sous la direction de chaque capitaine, et les traverses se sont faites alternativement à partir des caps Tourmentin et Traverse. Lorsque le temps le permettait, les bateaux partis du cap Tourmentin retournaient le même jour à leur point de départ. 77 traverses ont été faites par un capitaine et ses hommes, et 75 par les autres,—soit un total de 152 traverses. Les malles-poste étaient transportées à chaque voyage, et quelques fois des passagers. Quatre mille cent soixante et douze malles ont été ainsi transportées ; 126 passagers avec leur bagage à raison de \$2, et 27 à raison de \$4. La quantité de bagage excédant le poids accordé gratuitement aux passagers, a été de 2,066 lbs dont le transport a été payé. Voici la liste des prix exigés pour le transport des passagers et du bagage : passagers transportés par les bateaux d'une rive à l'autre, \$4 ; passagers aidés par les bateaux et les équi-

pages, \$2. Bagage n'excédant pas 40 lbs, transporté gratuitement s'il est dans des sacs de voyage ; excédant 40 lbs et dans de grosses valises, 40 centins par pied cube. Les recettes du service, sans compter le transport des malles-poste, ont été de \$421.98, et les frais de \$7,026.80, pendant le dernier exercice. La principale importance de ce service réside dans le transport des malles, et le département n'a épargné ni efforts ni dépenses pour assurer un service postal quotidien lorsque le temps le permettait. L'agent de Charlottetown a fait tous les jours un rapport au département sur les mouvements des bateaux.

Depuis le clôturé de la saison, 6 nouveaux bateaux ont été construits pour remplacer les anciens. Au mois de juin dernier des soumissions furent demandées pour leur construction, et le contrat fut adjugé à M. Joseph Rogers, dont la soumission comportant \$58 par bateau, à l'exclusion du peinturage et de l'étamage, était la plus basse. Les bateaux furent construits d'après le devis, qui exigeait qu'ils eussent 19 pieds 6 pouces de long, 5 pieds 6 pouces de large, et un pied 6 pouces de profondeur. Les matériaux entrés dans la construction sont aussi légers que le permettent les conditions de force et de durabilité. Le modèle est le même que celui qui est en usage depuis quelques années et que l'expérience a démontré être le mieux adapté à ce service. Les bateaux sont spacieux, tiennent bien la mer, peuvent être facilement conduits à la rame, et sont aisément tirés sur les morceaux de glace et sur la glace mince grâce à la construction de leur étrave et aux patins, semblables à ceux d'un traîneau, dont ils sont munis. Chaque bateau est pourvu de 4 rames et de 5 gaffes. Cinq courroies de cuir sont fixées au plat-bord de chaque côté, et elles servent à tirer les bateaux.

Sur chaque rive on a construit un hangar pour abriter les bateaux et qui servent de point de départ et d'arrivée aux équipages et aux passagers. Des voitures ont été employées à transporter les bateaux, malles et passagers depuis les hangars jusqu'au bord de la glace, et depuis l'endroit de débarquement jusqu'aux hangars. Ce service a été fait à l'entreprise à raison de tant par voyage, et a coûté pour la saison de 1890-91 la somme de \$899.25. Une rallonge a été faite au hangar à bateau du cap Traverse, et une tour d'observation placée sur le toit. Ces travaux ont coûté \$185.

Dans le but de rendre ce service plus efficace, le département a donné instruction à M. C. A. Hutchins, inspecteur des feux de la Nouvelle-Ecosse, de visiter la station des bateaux brise-glace du Cap Tourmentin, et de faire rapport sur la discipline et la condition du personnel. Le département a étudié avec soin la question de réorganisation du personnel, et comme résultat quinze hommes résidant au Cap Tourmentin seront dorénavant employés comme équipe des bateaux de cette station, et quinze hommes habitant l'Île du Prince-Edouard seront attachés à la station du Cap Traverse. Il est question de transférer la station de bateaux brise-glace de Mary-Point, N.-B., où elle est aujourd'hui, au quai du chemin de fer du Cap Tourmentin, à environ 3 milles de distance, et d'y construire un nouveau hangar pour y mettre les bateaux brise-glace et le bateau de sauvetage que l'on a l'intention de placer en service à cette station.

POLICE DE PORT.

Le rapport de l'année dernière mentionnait le licenciement permanent de la police du port de Montréal. M. St. A. Ormond, l'inspecteur de ce corps, qui remplissait aussi les fonctions d'agent du ministère de la marine à Montréal, et M. George Murphy, le constable-chef, ont été portés sur la liste de retraite avec une pension, le premier de \$308 et le second de \$263.04 par année. Une gratification de retraite a aussi été donnée aux hommes de police qui avaient servi pendant dix ans et plus, chacun selon la longueur de son service. La somme totale payée en gratification s'est élevée à \$3,367.70, dont \$573.80 ont été payés pendant l'exercice clos le 30 juin dernier. La bâtisse qui servait de poste au corps de police et où se trouvait le bureau de l'inspecteur des bateaux à vapeur a été louée jusqu'au 1er mai 1893, à raison de \$600 par année. Le bail a été transféré du ministère de la marine à celui de l'agriculture, qui s'en est rendu responsable.

La police de Québec, qui se trouve sous le contrôle de M. J. U. Gregory, agent du ministère, était constituée comme suit pendant la dernière saison : 1 constable-chef à \$2.15 par jour ; 4 patrons de chaloupe à \$1.65 par jour ; 12 constables à \$1.25, et 1 mécanicien à \$1.40 par jour. En outre, la somme de 25 centins par jour a été donnée à chacun de ces hommes, à la fin de la saison, à titre de gratification pour bonne conduite. Les membres du corps de police furent engagés le 1er mai, et le 14 novembre les constables furent congédiés, et leurs fonctions furent remplies, jusqu'à la clôture de la campagne, par les officiers. Ces derniers furent à leur tour congédiés le 14 novembre, à l'exception du mécanicien, qui fut retenu pour nettoyer et désarmer la machine du steamer *Dolphin*, qui est exclusivement employé à la patrouille du port de Québec et qui la fait deux fois par jour pendant la saison de navigation. Le *Dolphin* a été mis sain et sauf en hivernement par les hommes de police avant leur congé.

Vous trouverez aux annexes le rapport de l'agent au sujet des travaux de la police. Il y est dit que celle-ci a appliqué tous ses efforts à réprimer le racolage et les désertions. Vous y verrez aussi que 29 arrestations ont été faites pour délits d'une nature ou d'une autre, et que la police a visité un certain nombre de navires, à la recherche de déserteurs. Le corps de police est gouverné par des règles et règlements préparés par le ministère, et des rapports sont envoyés tous les jours à Ottawa.

Les frais d'entretien de la police de rade de Québec ont été de \$7,229.85 pendant l'exercice clos le 30 juin 1891, tandis que les droits de tonnage ont rapporté \$7,649.19. Les dépenses totales du service, en y comprenant les \$573.80 payés en gratification aux hommes qui formaient autrefois le corps de police du port de Montréal, se sont élevées à \$7,873.65, soit un excédent de \$224.46 sur les recettes. Incluse dans les dépenses se trouve la somme de \$250 déboursée à l'occasion de la chaloupe à vapeur *Dolphin*.

Les recettes et les dépenses de ce service, pendant les 22 dernières années, ont été comme suit :

			Recettes.	Dépenses.
Exercice clos le 30 juin	1870.....	\$	23,996 68	\$ 18,461 83
do	do		1871..... 21,235 06	17,400 73
do	do		1872..... 27,215 80	20,348 00
do	do		1873..... 26,618 50	32,653 87
do	do		1874..... 28,650 39	38,897 52
do	do		1875..... 25,620 09	37,895 00
do	do		1876..... 26,499 09	41,222 68
do	do		1877..... 28,598 10	35,006 37
do	do		1878..... 26,702 43	37,560 14
do	do		1879..... 21,464 97	38,486 50
do	do		1880..... 21,510 15	35,225 54
do	do		1881..... 27,375 09	35,451 07
do	do		1882 21,420 33	42,316 56
do	do		1883..... 28,060 02	38,318 65
do	do		1884..... 28,497 25	41,980 72
do	do		1885..... 20,698 79	38,082 92
do	do		1886..... 24,089 97	43,916 57
do	do		1887..... 22,934 49	40,340 12
do	do		1888..... 21,072 73	37,279 52
do	do		1889..... 19,688 27	31,647 50
do	do		1890..... 17,816 95	21,787 61
do	do		1891..... 7,649 19	7,873 65
			\$517,414 34	\$732,153 07
A déduire les recettes des dépenses.....			.....	517,414 34
Excédant des dépenses sur les recettes.....				\$214,738 73

Les hommes du corps de police de Québec ont reçu chacun des habillements en serge et en drap, un chapeau, un bonnet et des bottes. Des soumissions pour fourniture de ces vêtements furent demandées à différentes maisons de commerce locales, et le contrat fut adjugé à MM. Foley et Cie, parce que leur soumission était la plus basse. Habillements, chapeaux et chaussures ont coûté en totalité \$836.20, somme qui sera portée aux dépenses de l'exercice suivant. Des pardessus ont été fournis en 1890 pour un montant de \$380. Les habillements ne sont pas fournis tous les ans, mais lorsque besoin en est.

Comme les navires en destination de Montréal ne paient pas de droits de police fluviale à Québec,—ces droits n'étant payés que par ceux qui restent à Québec pour y faire leur déchargement ou chargement,—il a été suggéré que les navires restant à Québec ne devraient pas être taxés pour ce service tandis que ceux qui continuent jusqu'à Montréal en sont exempts. D'après les informations prises par le département, il paraît que les propriétaires de plusieurs des navires qui fréquentent Québec seraient enchantés si cette taxe était abolie, car ils considèrent qu'ils ne retirent pas de la police fluviale assez d'avantages pour les compenser des droits qu'ils paient, lesquels sont au taux de 3 centins par tonneau et ne doivent être payés plus de deux fois par année.

Les propriétaires de bateaux à vapeur et de navires qui font le commerce du Saint-Laurent sont fortement d'opinion que les droits perçus pour les services de la police fluviale et les marins malades devraient être abolis, et que les armateurs devraient voir eux-mêmes aux besoins de leurs équipages.

MARINS MALADES ET SANS RESSOURCES.

En vertu des dispositions du chapitre 76 des Statuts révisés, un droit de deux centins par tonneau de registre est prélevé sur tout navire arrivant dans un port des provinces de Québec, de la Nouvelle-Ecosse, du Nouveau-Brunswick, de l'Île du Prince-Edouard et de la Colombie-Britannique, les deniers ainsi perçus formant "le fonds des marins malades." Les navires de 100 tonneaux paient ce droit une fois par année, et ceux de plus de 100 tonneaux le paient trois fois l'an.

Par une modification de cet acte, opérée à la session du parlement de 1886, 50-51 Victoria, chapitre 40, il est décrété qu'aucun navire qui n'est pas enregistré au Canada, et qui est exclusivement employé à la pêche ou dans une expédition de pêche, ne sera sujet au paiement de ce droit.

Pendant l'exercice terminé le 30 juin dernier, les recettes se sont élevées à \$43,830.98, soit une diminution de \$4,050.77, comparé à l'exercice précédent. Cette diminution provient principalement des provinces suivantes : Québec, \$2,650 ; Nouvelle-Écosse, \$1,560.58, Nouveau-Brunswick, \$1,173.02 ; Île du Prince-Edouard, \$20.40 ; tandis que la Colombie-Britannique a donné une augmentation de \$1,353.40.

L'Acte concernant les marins malades ne s'appliquant point à la province d'Ontario, il n'est pas perçu de droits sur les navires de cette province, et les comptes publics n'accusent aucune dépense pour les marins malades ou sans ressources. Une subvention de \$500 est cependant donnée par le parlement depuis quelques années à l'hôpital général de Sainte-Catherine, et une pareille somme à celui de Kingston pour y soigner les marins malades qu'ils pourraient recevoir. Pendant le dernier exercice on a payé pour les marins malades à raison de 90 centins par jour, mais le montant payé à chaque hôpital n'a pas excédé le crédit parlementaire, qui était de \$500.

Dans la province de Québec la dépense faite pour les marins malades s'est élevée à \$7,216.45. On peut voir par le rapport de l'année dernière que la somme de \$15,521.75 avait été dépensée, mais elle couvrait aussi les frais d'entretien de l'hôpital de la marine et des immigrants de Québec. Cet hôpital ayant été fermée par arrêté du conseil en date du 4 février 1890, il n'a pas occasionné d'autres dépenses que celle de \$751.75 pour la garde de l'édifice. Les perceptions totales dans toute la province pour le fonds des marins malades, se sont chiffrées par \$12,945.02, soit \$2,650.77 de moins que pendant l'exercice précédent.

Au port de Montréal les marins sont traités à l'hôpital général et à l'hôpital Notre-Dame, en vertu d'un arrangement fait par le ministre et aux termes duquel 90 centins par jour sont payés pour pension et soins médicaux de chaque marin malade. Les dépenses faites pour le traitement des marins à l'hôpital général de Montréal pendant le dernier exercice se sont élevées à \$1,200.50, et celles de l'hôpital Notre-Dame à \$1,286.10 pour le traitement de 112 marins. La somme perçue au port de Montréal pour marins malades durant la même période a été de \$3,631.20.

Le montant perçu dans le port de Québec pour le fonds des marins malades pendant le dernier exercice, s'est élevé à \$7,107.40, soit \$2,177.10 de moins que l'année dernière. A ce port les marins malades sont traités à l'hôpital Jeffrey Hale et à l'Hôtel-Dieu, et une somme de 90 centins par jour est payée pour leur pension et les soins qui leur sont donnés. Il a été payé \$2,812.80 à l'hôpital Jeffrey Hale pour 225 marins malades, et \$1,695.70 pour 35 hommes qui y ont été admis.

Comme il est dit plus haut, l'hôpital de la marine et des immigrants de Québec, fut, par arrêté du conseil, fermé le 4 février 1890. Le même décret ordonnait que l'usage de l'édifice avec tout ce qu'il contenait, ameublement, médicaments, etc., fussent offerts au gouvernement de la province de Québec, sans aucun frais pour lui, aux conditions suivantes : que les malades ayant droit au traitement médical et à la pension y seraient reçus aux mêmes termes qu'aux autres hôpitaux publics de Québec et des autres ports ; que le médecin interne serait maintenu avec des appointements semblables à ceux accordés par le département ; que l'édifice resterait la propriété du gouvernement fédéral, avec pouvoir de le reprendre s'il en avait besoin, après avis d'usage ; que le gouvernement provincial prendrait à sa responsabilité le bon entretien de l'édifice et du terrain, paierait toutes les taxes après le transfert, et ferait assurer l'édifice. Cette offre ne fut pas acceptée par le gouvernement de Québec, parce que l'entretien des hôpitaux n'est pas du ressort de la province.

Le 8 mai 1890 fut pris un autre arrêté du conseil contenant la même offre faite au conseil municipal de Québec, aux mêmes conditions. Le conseil délibéra, et demanda au département de changer les conditions de façon à ce que le gouvernement fédéral se chargeât des frais de réparation de l'édifice, etc. Le département répondit qu'il ne pouvait pas faire droit à cette demande, et fit savoir, le 22 octobre, que l'offre serait retirée si elle n'était pas acceptée dans les huit jours. Le conseil demanda un peu plus de temps pour examiner la proposition, et le département le lui accorda. Le 22 janvier 1891 il fut pris un arrêté acceptant certaines conditions spécifiées dans une résolution du conseil municipal de Québec, relatives au transfert, et renvoyant l'affaire au ministère de la justice afin que celui-ci préparât un contrat pour exécution.

Le 12 février 1891, le maire de la ville de Québec prit sur sa responsabilité d'ouvrir l'hôpital de la marine pour y recevoir les morts et les blessés, victimes d'une explosion qui avait eu lieu dans une filature de laine du voisinage. Le contrat dont il vient d'être question fut dressé et soumis au conseil municipal. Celui-ci demanda que certains changements fussent apportés aux conditions. Quelques-uns de ces changements furent agréés, mais on ne jugea pas à propos de consentir à d'autres. Il y eut beaucoup de retards, et comme le contrat n'était pas exécuté le 7 mai, le département informa le conseil que l'offre serait retirée le 20 mai si on n'en venait pas auparavant à un règlement. Le 27 mai le maire de Québec transmit une résolution du conseil insistant sur les changements demandés. Le département ne pouvait les accepter tous, et le maire en fut informé le 1er juin. Le 8 juillet le conseil fut notifié que l'offre serait définitivement retirée le 11. Aucune réponse n'étant venue, le conseil municipal fut notifié que l'offre avait été retirée.

Un arrêté du conseil portant la date du 25 avril autorisait la vente du dit hôpital de la marine et de ses appartenances, soit à vente privée ou à l'enchère, ou en demandant des soumissions, selon qu'il serait jugé le plus avantageux pour l'Etat.

Conformément à cet arrêté, des avis publics furent imprimés le 18 septembre 1891, demandant des soumissions jusqu'au 15 octobre 1891 "pour l'achat de la propriété de l'hôpital de marine à Québec"; de plus, des annonces furent publiées dans plusieurs journaux. Des soumissions furent aussi demandées pour l'ameublement et les effets. Deux soumissions furent reçues: la plus élevée—\$52,000 pour la propriété de l'hôpital et \$2,000 pour l'ameublement, etc.,—fut celle du révérend B. Bernier, au nom de l'asile du Bon-Pasteur de Québec. Cette soumission fut reçue le 13 octobre, et le 24 du même mois un arrêté du conseil était pris acceptant la soumission de l'asile du Bon-Pasteur, et le révérend M. Bernier fut notifié que sa soumission était acceptée, sujette à des conditions de paiement satisfaisantes. Les termes de paiement furent: 10 pour 100 du prix d'achat de la propriété au moment de la notification de l'acceptation de la soumission, et la balance en paiements annuels de 10 pour 100 du prix d'achat avec intérêt de 6 pour 100 à partir de la date de l'acte de vente; la propriété devait être assurée, et la police d'assurance être faite au nom du ministre de la marine et déposée au ministère; l'acte de vente devait être fait sur ces conditions, et une hypothèque être prise sur la propriété. Le 2 novembre 1891, les acheteurs remirent un chèque de \$5,200, somme qui constituait le premier paiement à compte. Le 9 du même mois le procureur de l'asile du Bon-Pasteur envoya \$2,000 en plein paiement des meubles et autres effets appartenant à l'hôpital de la marine, effets qui furent livrés aux acheteurs lorsque l'argent eut été payé. Le 12 décembre 1891 les acheteurs prirent possession de la propriété et produisirent les reçus de primes d'assurance payées sur la somme de \$30,000.

Les frais faits pour les marins malades, dans le Nouveau-Brunswick, se sont élevés durant le dernier exercice à \$6,185.75, ou \$1,383.03 de moins que l'année précédente, et les recettes à \$8,899.48, ou \$1,173.02 de moins que l'année précédente. Des hôpitaux de marine ont été entretenus aux ports de Saint-Jean, St. Andrews, Miramichi, Richibouctou, Bathurst et Sackville.

Les perceptions de droits au port de Saint-Jean se sont élevés à \$5,027.74, ou \$108.02 de moins que l'année dernière, et les frais d'entretien de l'hôpital de marine à \$2,931.63, ou \$517.63 de moins que l'année précédente. Le médecin-surintendant a fait rapport que 205 marins ont été reçus à l'hôpital pendant l'exercice terminé le 30 juin 1891; sur ce nombre, 192 ont été congédiés, 5 sont morts, et 8 étaient encore à l'hôpital le 1er juillet.

L'agent du ministère à Saint-Jean a transmis un rapport au sujet des réparations que l'on dit être nécessaires pour mettre l'édifice en bonne condition pour fins d'hôpital. Il faudrait une grange, une salle à fumigation, une salle des morts et une cave à légumes: le tout estimé à \$2,700. Le mur de pierre qui entoure en partie l'édifice aurait besoin de réparations, ainsi que la clôture; ces réparations sont estimées à \$1,000. Plusieurs meubles et articles de literie auraient aussi besoin d'être remplacés afin de rendre l'hôpital tout à fait confortable aux malades. Les réparations de l'hôpital, les taxes d'eau et le combustible sont à la charge du département des travaux publics, et les frais en figurent dans les comptes de ce ministère.

La directrice de l'hôpital de St. Andrews a été informée, le 17 novembre 1890, que vu le petit nombre de marins traités dans cet établissement, le département ne continuerait pas plus longtemps à lui payer un salaire; mais que si elle désirait rester

dans l'édifice et l'entretenir elle le pouvait, et que les marins malades qui auraient besoin d'être traités dans ce port seraient envoyés à l'hôpital et que leur pension serait payée à raison de \$3 par semaine. Depuis le 29 novembre 1890, l'hôpital a été tenu par l'ancienne directrice, aux conditions précitées. La somme de \$52.65 a été payée pour pension pendant l'exercice; \$71.40 pour réparations; \$49.94 pour combustible, et \$100 pour honoraires de médecins; total, \$273.99. Les perceptions de droits dans ce port se sont élevées à \$142.58. Sept malades ont reçu les soins du médecin.

Les bâtisses de l'hôpital de marine de Sackville sont très délabrées, et elles ne pourraient être convenablement réparées qu'à grands frais. Le nombre de marins malades traités annuellement dans ce port ne justifierait pas une dépense considérable pour cet objet. C'est pourquoi le ministère a jugé qu'il était de l'intérêt public de fermer l'hôpital. Dans cette intention, la directrice a été notifiée que ses appointements prendraient fin après le 31 décembre 1891. La dépense en rapport avec l'hôpital de marine au port de Sackville a été comme suit: Appointements du médecin, \$100; appointements du gardien, \$150; pension et médicaments, \$56.85, faisant un total de \$306.85, pour lesquels neuf marins ont été traités. Les recettes, à ce port, se sont élevées à \$313.94.

Le traitement des malades à l'hôpital va être discontinué, et des arrangements vont être pris pour pensionner les marins malades dans de bonnes maisons de pension de Sackville, où ils seront soignés par un médecin. L'hôpital de marine de Sackville se trouve à plus de trois milles de la ville.

La bâtisse et les terrains ont été mis en vente, et plusieurs personnes se sont mises en communication avec le département au sujet du prix. Jusqu'ici aucune offre raisonnable n'a été faite. Cet établissement a coûté \$3,200, le terrain qui en fait partie ayant une étendue de sept acres. A défaut d'une offre suffisante, une convention a été conclue avec M. Bradford Carter à l'effet de lui louer la maison et ses appartenances pour trois ans à raison d'un loyer nominal de \$1 par année, à la condition qu'il entretiendra les bâtisses et clôtures en bon état, et qu'il quitte la place quand il en sera prié par le département. Comme il est dit plus haut, les marins malades seront à l'avenir pensionnés et traités dans des maisons de pension de la ville de Sackville; mais si, à un moment donné, on a besoin de l'hôpital pour des marins atteints de maladies contagieuses, le département en reprendra possession.

Le médecin de l'hôpital de Miramichi fait rapport que 49 marins ont été reçus dans cet établissement, et 14 ont été traités soit à bord des navires ou à son bureau, ce qui fait un total de 63 marins malades. Les appointements du médecin sont de \$400, ceux du gardien \$200, et les dépenses totales de cet hôpital, y compris médicaments, combustible et pension de marins malades, ont été de \$1,236.26 pendant le dernier exercice. Les perceptions des droits à Miramichi ont produit \$1,228.28. Au mois de septembre dernier on a fait à l'hôpital des réparations qui ont coûté \$181.85, somme qui sera portée à la dépense de l'exercice suivant.

Les dépenses se rattachant à l'hôpital de marine de Richibouctou ont été comme suit pendant le dernier exercice; appointements du médecin, \$200; appointements du gardien, \$150; pension de marins, etc., \$36.98; total, \$386.98. Huit marins malades ont été admis à cet hôpital.

L'hôpital de marine de Bathurst a été entretenu comme suit : \$150 pour le médecin-surintendant, \$183.80 pour pension de marins malades et réparations : total, \$333.80. Onze marins malades ont été admis à l'hôpital, et le gardien a été payé à raison de \$3 par semaine pour leur pension. La contribution du port de Bathurst au fonds des marins malades a été de \$203.36.

Dans la province de la Nouvelle-Ecosse des hôpitaux existent aux ports de Yarmouth, Pictou, Sydney, Lunenburg et Pointe-Tupper. A Halifax, des arrangements spéciaux ont été faits avec les administrateurs de l'hôpital général Victoria pour l'admission des marins malades dans cette institution ; la somme de 90 centins par jour est accordée pour couvrir les frais de pension et de traitement de chacun d'eux. Au port d'Halifax, les recettes du fonds des marins malades ont été de \$6,627.60 pendant le dernier exercice, et la somme payée à l'hôpital général Victoria pour pension, soins du médecin et frais funéraires, a été de \$5,726.85. Le nombre des marins reçus à l'hôpital a été de 306, pour le port d'Halifax et les ports extérieurs. Le chiffre total des dépenses pour les marins malades dans la Nouvelle-Ecosse durant le dernier exercice a été de \$11,847.65, et les recettes de \$15,389.24.

L'hôpital de marine de Yarmouth se trouve sur l'île Bunkers. Le détail des dépenses faites en rapport avec cet hôpital pendant le dernier exercice a été comme suit : appointements du médecin, \$150 ; réparations, \$128.77, couvertures de lit, \$47.30 ; compte du gardien pour pension de marins malades à \$3 par semaine et autres dépenses, \$86.39, faisant un total de \$422.96. Sept marins ont reçu les soins du médecin. Les perceptions de droits ont été de \$428.32. Le médecin-surintendant a fait rapport que la bâtisse est trop petite pour bien loger les malades, et, sur sa recommandation, le département songe à construire une allonge afin que l'hôpital puisse avoir une nouvelle salle.

L'hôpital de marine de Pictou se trouve dans la ville de ce nom. Le médecin-surintendant reçoit des appointements de \$400 par année, et le gardien un salaire de \$200. Tous deux ont reçu leurs émoluments de trois trimestres pendant le dernier exercice. Les dépenses ont été : pour appointements, \$450 ; au gardien pour pension de marins à \$3 par semaine, \$378.44 : total pour l'exercice, \$828.44 ; tandis que 19 marins ont été traités. Les perceptions de droits se sont élevées à \$511.90.

A l'hôpital de marine de Sydney le médecin-surintendant reçoit des appointements de \$300 par année, et le gardien un salaire de \$250, à part \$3 par semaine pour la pension des malades. Le total des dépenses pendant le dernier exercice a été de \$844.43, y compris \$15 pour frais funéraires et \$16.61 pour réparations. Quatre-vingt-huit marins sont entrés à l'hôpital, dont quelques-uns venaient du port de Sydney-Nord, où il y a aussi un médecin-surintendant. Les contributions se sont élevées à \$2,821.46.

A l'hôpital de marine de Lunenburg le médecin-surintendant reçoit \$150 par année et le gardien \$150, outre \$3 par semaine pour la pension des malades. La dépense totale faite pour cet hôpital, pendant le dernier exercice, y compris réparations, combustible et médicaments, s'est élevée à \$701.20. Vingt et un marins ont été admis à l'hôpital, et les perceptions de droits se sont élevées à \$395.42.

A l'hôpital de marine de la Pointe-Tupper, Port-Hawkesbury, le médecin-surintendant reçoit \$100 par année, et le gardien \$144. Les dépenses totales de cet hôpital

pendant le dernier exercice ont été de \$322.89, treize marins malades y ont été admis, tandis que les perceptions de droits se sont élevées à \$96.28.

Dans la province de l'Île du Prince-Edouard, les dépenses faites pour les marins malades, invalides et sans ressources, durant le dernier exercice, se sont élevées à \$1,392.92, et les recettes à \$447.56. A Charlottetown, les marins malades sont traités aux hôpitaux de Charlottetown et de l'Île du Prince-Edouard, en vertu d'un arrangement fait par les administrateurs de ces institutions aux mêmes conditions que dans les hôpitaux publics des autres ports du Canada.

L'hôpital de l'Île du Prince-Edouard a reçu deux marins malades moyennant 90 centins par jour, et a reçu \$115.20 pour soins du médecin et pension. A l'hôpital de Charlottetown 9 marins ont été admis, et \$211.50 payés.

Il y a un hôpital de marine à Souris, Île du Prince-Edouard. Il a été construit en 1876 par le ministère des travaux publics et coûté, avec le terrain, \$4,685.62. La fondation avait été faite avec des poteaux et des madriers pour empêcher la terre de tomber dans la cave. Cette fondation devint bientôt pourrie en certains endroits, et la terre tomba dans la cave. Quoique la maison soit une bonne bâtisse en bois, le ministère a jugé qu'il était de l'intérêt de mettre la maison et le terrain en vente par soumissions publiques, plutôt que d'encourir la dépense de faire une fondation en pierre. En conséquence, des soumissions furent demandées, le 26 novembre dernier, pour l'achat de la propriété, jusqu'au 30 décembre prochain. Des avis publics ont été affichés dans des endroits en vue, et des annonces publiées dans les journaux de l'Île du Prince-Edouard.

Dans la Colombie-Britannique la somme de \$3,422.62 a été dépensée pour les marins malades, tandis que les recettes provenant des perceptions de droits se sont élevées à \$6,149.68.

A l'hôpital de marine de Victoria le médecin-surintendant reçoit \$300 par année, et le gardien \$500, outre \$5 par semaine pour pension et soins donnés à chaque malade. Le gardien fournit, à ses frais, le combustible, l'éclairage, la literie, etc. Les dépenses du dernier exercice ont été de \$1,750.33, y compris les appointements et l'allocation du gardien; 50 marins ont reçu les soins du médecin et la pension. Les perceptions de droits se sont élevées à \$1,382.64. Dans son rapport annuel l'agent du ministère à la Colombie-Britannique dit que l'hôpital aurait besoin de réparations, et un rapport sur ce que devraient être ces réparations a été fait par l'ingénieur en chef du ministère à son retour de la Colombie. Le ministère des travaux publics a été informé des réparations demandées, et il nous a fait savoir qu'il y sera pourvu dans les estimations budgétaires qui seront soumises au parlement à sa prochaine session.

Dans les ports des provinces de Québec, de la Nouvelle-Ecosse, du Nouveau-Brunswick, de la Colombie-Britannique et de l'Île du Prince-Edouard, où il n'y a pas d'hôpitaux de marine, les marins malades sont confiés aux soins des percepteurs de douanes, si les navires auxquels ils appartiennent paient des droits suivant la loi. En consultant le rapport de l'année dernière, vous verrez qu'on a prétendu autrefois qu'un malade ne pouvait pas être soigné dans un autre port que celui où son navire payait ses droits. Consulté à ce sujet, le ministère de la justice a exprimé l'opinion

qué l'interprétation de l'article relatif au traitement des marins malades, dans l'Acte concernant les marins malades et sans ressources, est douteuse. En conséquence, le 7 février 1891, une circulaire a été adressée aux percepteurs des douanes, à l'effet que les marins malades peuvent être traités dans le port où leur navire arrive, en attendant plus ample législation, pourvu que les droits aient été préalablement acquittés à un port quelconque.

Dans le cours du dernier exercice, une somme de \$3,839.98 a été dépensée pour des marins naufragés et dénués de ressources, sous l'empire des dispositions de l'Acte concernant les marins malades et sans ressources. Cette somme a été prise à même le fonds formé par la perception des droits, et payée pour des marins appartenant aux différentes provinces, comme suit: Québec, \$247.12; Nouvelle-Ecosse, \$910.30; Nouveau-Brunswick, \$116.69; Ile du Prince-Edouard, \$51.83; et compte général, \$39.52. Une somme de \$2,474.52 a aussi été payée au gouvernement impérial pour le rembourser des frais faits par lui pour des marins canadiens naufragés et sans ressources dans des ports étrangers:—ce qui porte à \$3,839.98 le total des dépenses faites pour marins naufragés et sans ressources.

La dépense totale faite par notre ministère pour les marins malades et invalides, pendant le dernier exercice, a été de \$31,315.14, et pour les marins naufragés et sans ressources, \$3,839.98, faisant un total de \$35,155.12 dépensés à même le fonds des marins malades: soit \$6,573.99 de moins que durant l'exercice précédent, et \$3,494.88 de moins que le crédit voté par le parlement pour ce service. Les perceptions se sont élevées à \$43,829.68, ou \$4,052.07 de moins que durant le précédent exercice. On observera que les recettes ont excédé les dépenses de \$8,674.56.

Les recettes et les dépenses de ce service, pendant les 23 derniers exercices, ont été comme suit:

Exercice clos le	Recettes.	Dépenses.
30 juin 1869.....	\$31,353 78	\$26,987 64
do 1870.....	31,410 46	27,029 34
do 1871.....	29,683 41	28,971 22
do 1872.....	34,911 64	38,947 60
do 1873.....	37,136 10	41,016 43
do 1874.....	41,500 16	59,778 90
do 1875.....	37,801 46	50,684 76
do 1876.....	41,287 66	48,828 49
do 1877.....	43,739 21	51,647 94
do 1878.....	44,665 07	43,780 90
do 1879.....	37,779 57	42,729 36
do 1880.....	42,523 20	42,160 91
do 1881.....	49,779 72	40,667 52
do 1882.....	45,951 47	39,359 11
do 1883.....	45,573 42	36,249 65
do 1884.....	48,667 07	39,553 58
do 1885.....	39,068 39	44,501 57
do 1886.....	40,848 05	50,377 62
do 1887.....	42,334 92	37,447 35

	Recettes.	Dépenses.
Exercice clos le 30 juin 1888.....	41,669 64	36,447 85
do 1889.....	39,306 29	41,320 59
do 1890.....	47,881 75	41,729 11
do 1891.....	43,829 68	35,155 12
	\$938,702 12	945,372 26
A déduire les recettes des dépenses.....		938,702 12
Excédent des dépenses sur les recettes.....		\$6,690 14

Le 19 mai 1891, les armateurs du port de Montréal faisant commerce avec l'étranger, les côtes et l'intérieur adressèrent à Son Excellence le gouverneur général en conseil une requête par laquelle ils demandaient l'abolition des droits de police de port et de la contribution au fonds des marins malades dans les ports de la province de Québec et des provinces maritimes. Copies de résolutions au même effet adoptées par les commissaires du havre et la Chambre de commerce de Montréal accompagnaient la requête. Une circulaire, datée le 10 juin 1891, fut adressée par notre ministère aux percepteurs de douanes dans les différents ports de la province de Québec et des provinces maritimes, ainsi qu'à des membres du parlement et à des expéditeurs, demandant leur opinion sur l'abolition de la contribution au fonds des marins malades. Nous reçûmes à peu près quatre-vingts réponses, dont la majorité en favorise la continuation, dans l'intérêt des hommes de mer. Après avoir bien étudié la question, nous n'avons pas jugé à propos d'abolir ce fonds qui est si utile aux marins malades et invalidés.

La question de l'abolition des droits de police de port à Montréal est traitée sous le titre "Droits de police de port." Le gouvernement s'occupe actuellement de la question de l'abolition de ces droits au port de Québec.

SERVICE MÉTÉOROLOGIQUE.

On trouvera, dans une annexe publiée plus loin, le rapport du directeur de ce service, M. Carpmael, lequel couvre la période écoulée entre le 1^{er} octobre 1890 et le 31 octobre 1891. Dans cet espace de temps, 12 stations dans Ontario, 3 dans le Manitoba, 2 dans les Territoires du Nord-Ouest, 6 dans la Colombie-Britannique, et 1 aux Bermudes, ont été ajoutées à la liste, et deux ont cessé de transmettre des rapports. Le nombre total de nos stations et les dépenses faites pour le service étaient comme suit à la fin de l'exercice :—Bureau central, Toronto, \$12,636.18; dix stations principales,—à Saint-Jean, N.-B., Québec, Halifax, Sydney, C.-B., Frédéricton, N.-B., Régina, Woodstock, Ont., Esquimalt, C.-B., et Winnipeg, Man.,—\$8,086.46. Il y a aussi 24 stations télégraphiques, dépenses, \$7,399; 4 stations de réserve, \$775; 50 stations-tambours, \$2,223.33; 31 stations spéciales, \$1,368.02. D'un autre côté, les frais de télégraphie se sont élevés à \$14,108.39, les déboursés pour instruments, appareils, etc., à \$10,585.55: le tout faisant, pour le service météorologique, une dépense de \$57,181.93,—soit \$4,314.01 de plus que l'année dernière. Le crédit voté était de \$56,100. Les appointements des surintendants, aux stations principales, varient de \$400 à \$1,200; selon l'importance de la station; ceux des préposés aux stations télégraphiques varient de \$50 à \$400, suivant l'ouvrage fait; aux stations

spéciales, de \$18 à \$120 ; à un certain nombre de stations-tambours, de \$45 à \$100, tandis qu'à d'autres on paie 50 centins pour chaque message reçu. La station des Bermudes est entretenue conjointement avec le gouvernement des Bermudes. L'établissement de cette station a coûté £21 sterling, dont la moitié fournie par notre ministère ; les instruments nécessaires aux observations ont été envoyés de Toronto aux Bermudes, le 4 juillet 1890. Une somme additionnelle de £10 sterling est payée par nous pour les frais annuels de la station. Nous avons essayé d'obtenir la transmission gratuite des messages par la Compagnie du câble d'Halifax et des Bermudes, attendu que le service est fait en grande partie dans l'intérêt de la navigation sur les côtes de l'Atlantique ; mais nous n'avons pu réussir à conclure un arrangement. Tous les frais de messages transmis par le câble à Halifax et par terre à Toronto sont à la charge du gouvernement fédéral. Des démarches ont été faites pour connaître le tarif du câble, mais nous n'avons pu l'obtenir qu'après que la compagnie eut envoyé son compte, et nous avons alors constaté qu'elle chargeait plein prix pour les dépêches d'après le code, ce à quoi le ministère ne s'était pas attendu. Il fût alors décidé de discontinuer le service avec les Bermudes à cause des dépenses, car le parlement n'avait pas voté une somme suffisante pour faire face aux frais annuels des dépêches au prix porté sur le compte. La compagnie en fut notifiée par son agent d'Ottawa, et elle a finalement convenu de transmettre à moitié prix les dépêches chiffrées du service météorologique. En conséquence, le surintendant de Toronto a reçu instruction de reprendre le service avec la station des Bermudes.

Plusieurs grosses tempêtes ont passé sur le Canada depuis la publication du dernier rapport, et dans chaque cas des avis préalables en ont été donnés. Du 1er janvier au 31 octobre 1891 (10 mois), 669 de ces avis ont été ainsi distribués, dont 540, ou 80·7 pour 100 se sont réalisés. Des prévisions de température ont été transmises et publiées dans les journaux, ainsi que dans environ 1,400 bureaux de télégraphe d'Ontario, de Québec et des provinces maritimes, et dans le Manitoba et une partie des territoires du Nord-Ouest des prévisions ont été publiées pour la première fois le 26 août 1891.

Des avis de l'approche de tempêtes de neige ont été donnés aux chemins de fer, et nous nous proposons d'étendre ce service au Manitoba et jusqu'à qu'Appelle.

Des observateurs volontaires ont continué leurs travaux dans plusieurs parties du Canada, et ont aidé à intéresser le public à l'étude de notre climat varié. Plusieurs autres ont offert leurs services et demandé des instruments, mais nous n'avons pas pu y faire droit parce que le crédit affecté au service météorologique ne permet pas d'augmenter la dépense.

L'intérêt que le public prend aux informations qu'il reçoit du service météorologique augmente tous les jours ; nous en avons une preuve dans les demandes de renseignements, sans cesse croissantes, qui sont faites au bureau central par les corps publics et les particuliers.

Depuis quelques années le service de signaux de l'armée des Etats-Unis a coopéré avec le service canadien. Cette coopération sera continuée par le nouveau Bureau de température attachée au département de l'Agriculture des Etats-Unis.

L'inspection des stations faisait partie des attributions du personnel attaché au bureau central de Toronto ; les rapports des inspecteurs indiquent que ces derniers

ont visité 73 stations où ils ont remis les instruments en ordre. Quelques changements ont eu lieu dans le personnel du bureau central, amenés par la retraite de quelques-uns et l'accession d'autres. Le lieutenant Gordon, M.R., sous-surintendant du service météorologique depuis plusieurs années, a été nommé conseiller nautique et commandant du service de la protection des pêcheries par arrêté du conseil du 14 octobre dernier. La charge de sous-surintendant du service météorologique a été abolie.

OBSERVATOIRES MAGNÉTIQUES.

Les rapports annuels du directeur de l'observatoire magnétique sont de Toronto et des observatoires de Québec, Kingston, Montréal et Saint-Jean annexés à celui du service météorologique. La somme de \$4,275.17 a été dépensée pour l'observatoire magnétique de Toronto, et celle de \$500 pour chacun des observatoires de Kingston et de Montréal. La dépense totale faite, pendant le dernier exercice, pour le service météorologique et celui des observatoires, s'est élevée à \$62,457.10.

DÉTERMINATION DE LA LONGITUDE DE MONTRÉAL.

La détermination exacte des longitudes est une matière de très grande importance, et est nécessaire pour la confection de bonnes cartes hydrographiques et autres. Jusqu'ici notre connaissance de la situation de tous les points du Canada se fondait sur les déterminations de longitude faites par le gouvernement des États-Unis et l'observatoire du collège Harvard. Depuis quelque temps les autorités du collège McGill avaient des doutes sérieux au sujet de la longitude de Montréal telle que déterminée dans le passé, et comme il existe maintenant de meilleurs moyens pour les déterminations transatlantiques qu'à l'époque des études faites par les États-Unis, on a jugé qu'il était très à propos de faire une détermination canadienne indépendante de longitude en reliant directement Montréal et Greenwich.

L'astronome royal de Greenwich et les autorités du collège McGill se sont mis en rapport sur ce sujet par l'intermédiaire du haut commissaire du Canada. Le conseil des visiteurs de l'observatoire royal de Greenwich a passé une résolution déclarant qu'il était "d'opinion que la détermination télégraphique de longitude est une matière de très grande importance et que l'observatoire royal devrait être pourvu de tous les instruments nécessaires pour qu'il puisse prendre part à cette détermination." En conséquence l'amirauté mit de côté une somme de £350 pour les instruments et £300 pour les opérations en rapport avec ces études. De son côté le parlement canadien, pendant sa dernière session, attribua un crédit de \$2,000 au même objet.

M. Hosmer, gérant général de la Compagnie de télégraphe du chemin de fer Canadien du Pacifique, a, au nom de la compagnie, accordé l'usage gratuit des lignes de câble et de télégraphe pour la transmission des signaux et des dépêches en rapport avec les études.

Dans le cours de la dernière saison le professeur C. H. McLeod, de l'observatoire du collège McGill, est allé à Canso, N.-E., point terminal du câble au Canada, et a fait établir un petit poste d'observations à Hazel Hill. Des instruments furent importés, et les 7 et 14 juin derniers des essais préliminaires dans la transmission de dépêches furent faits entre Montréal et Waterville, point terminal du câble en Irlande, distance de 8,000 milles en comptant le retour. Le temps moyen d'une centaine d'essais fut 1.05 secondes. L'astronome royal a recommandé que pour les opérations

de détermination de la longitude de Montréal un ou deux observateurs anglais viennent ici et un ou deux observateurs canadiens aillent en Angleterre. Toutes les mesures sont prises, et on espère que les observations seront commencées de bonne heure le printemps prochain pour être continuées tout l'été.

OBSERVATIONS DES MARÉES.

Ces observations ont pour objet, d'abord de rendre possible de prédire la durée et la hauteur des hautes et basses marées à un jour et à un moment donnés, puis d'y rattacher les observations des courants de marées. C'est ce dernier objet qui a récemment le plus attiré l'attention de ceux qui ont des intérêts dans la navigation au Canada. Plusieurs navires se sont échoués et ont fait naufrage dans l'obscurité, quand ceux qui les dirigeaient supposaient qu'ils étaient loin de la côte. On a prétendu à tort que les courants de marées sont toujours influencés par la direction et la force du vent, et défient la prédiction. Bien que cela soit vrai pour les courants de surface, il y a lieu de croire que la plus grande partie de leurs irrégularités dépend réellement des marées, et qu'un bon mode d'observations peut conduire à la connaissance parfaite de leurs lois.

Toutes les observations de marées qui ont été faites jusqu'à tout récemment ont été pesées et réduites par des méthodes qui sont aujourd'hui reconnues comme insuffisantes à la solution du problème. Il a donc été décidé de prendre des observations sur un certain nombre de points du Canada, et de les réduire ensuite à l'aide de méthodes modernes. Dans ce but, trois marégraphes automatiques ont été importés d'Ecosse, et M. Carpmael a choisi, pour les établir, au cours de la saison de 1891, des emplacements à Saint-Jean, N.-B., à la Pointe-au-Père, P. Q., et à la pointe sud-ouest d'Anticosti. On se propose de laisser ces marégraphes en opération pendant dix-neuf ans, afin de pouvoir constater les marées de longue période. Il sera nécessaire de faire, en d'autres endroits et avec des marégraphes semblables, des observations du même genre pendant plus de trois ans; en même temps, des observations couvrant une période de deux mois seront prises à grand nombre de stations intermédiaires, afin de compléter la série.

Au mois d'octobre M. Carpmael a visité un certain nombre de localités afin de s'assurer si elles pouvaient convenir à l'établissement de postes d'observations, et il a fait rapport qu'il serait préférable de remettre à l'ouverture de la navigation, le printemps prochain, l'établissement d'une dizaine de ces postes.

Les dépenses se rattachant aux observations des marées, y compris instruments, appointements d'observateurs à Liscomb et Canso, N.-E., et réduction des observations à Halifax, ont été de \$1,654.96. Des tableaux de marées pour le port d'Halifax ont été distribués gratuitement en 1890 pour l'année dernière; d'autres tableaux pour l'année 1892 ont été distribués aux percepteurs de douanes sur la côte sud de la Nouvelle-Ecosse.

CLIMATOLOGIE.

Le service météorologique comprend deux divisions : la première, dans laquelle on utilise les observations prises simultanément sur tout le continent et qui sont transmises par le télégraphe à Toronto, d'où partent ensuite les avis de tempêtes et les prédictions de température ; la seconde, dans laquelle se font l'examen, la classi-

fication et la réduction des observations prises par des observateurs volontaires et autres pour la statistique et la climatologie.

La publication des résultats de cette seconde division a été continuée tous les ans depuis l'établissement du service en 1872 ; mais comme elle se faisait sous la forme de tableaux, elle ne peut servir qu'à ceux qui en ont la série complète et qui désirent faire une étude spéciale de la question. On se propose de mettre cette masse d'observations à la portée de tout le monde. La question de la climatologie comparée des différentes provinces du Canada avec les climats connus de divers pays d'Europe sera traitée au long.

Ce sera la première publication autorisée sur le climat du Canada. Elle couvrira une période de vingt années d'observations continues. Une étude plus détaillée du climat de chaque province suivra de près.

Le but de cette publication est de répandre des connaissances climatologiques qui pourront servir les fins de l'immigration en montrant que notre climat, dans différents endroits, est favorable à la production de certaines récoltes agricoles et à l'horticulture,—ce qui, aujourd'hui, ne peut être démontré que par des expériences.

On croit que les études prendront trois ans pour être complètes. Un aide, d'une grande habileté littéraire et possédant des connaissances climatologiques et spéciales, sera adjoint au personnel de Toronto, à qui ces études seront dévolues sous la direction de M. Carpmael. L'estimation des fonds nécessaires à l'exécution de l'œuvre sera soumise au parlement dans le cours de la prochaine session.

LEVÉE HYDROGRAPHIQUE DE LA BAIE GEORGIENNE.

Le rapport du commandant d'état-major Bolton, M.R., sur les travaux hydrographiques exécutés pendant la dernière saison, forme une annexe du présent. Il a été voté pour ces travaux un crédit de \$18,000 qui, ajouté à ceux des exercices précédents, forme une somme de \$174,000 attribuée à ce service qui demandera probablement encore trois ans pour être terminé.

Les dépenses du dernier exercice se sont élevées à \$17,677.51,—soit \$291.72 de moins que celles de l'exercice précédent.

Jusqu'ici il a été déboursé pour ces travaux :—

En 1882-83.....	\$ 77 81
1883-84.....	26,745 54
1884-85.....	20,454 68
1885-86.....	17,759 36
1886-87.....	21,592 55
1887-88.....	19,468 13
1888-89.....	17,808 46
1889-90.....	17,969 23
1890-91.....	17,677 51
	\$159,553 27

NOUVELLE LEVÉE HYDROGRAPHIQUE DE BURRARD-INLET.

Au mois de septembre 1890 les commissaires de pilotage de Burrard-Inlet, Colombie-Britannique, firent rapport qu'un haut-fond avait été découvert dans le premier chenal de la passe. Au mois de juin précédent le steamer *Parthia*, de la Compagnie de chemin de fer canadien du Pacifique, avait touché ce haut-fond en se rendant en Chine. Information en fut envoyée à notre ministère par son agent de Victoria, qui jugea à propos de faire faire des sondages afin d'établir la profondeur d'eau sur le haut-fond à marée basse. Dans ce but il se rendit à Vancouver à bord du *Sir James Douglas* et eut une entrevue avec le commandant du navire de Sa Majesté *Amphion*, lequel mit à sa disposition son côtre à vapeur en charge du lieutenant Barrett, M.R., qui se rendit au haut-fond, ayant à son bord le capitaine Gaudin, du *Sir James Douglas*, et le maître du havre. Le 5 septembre, le capitaine Gaudin fit rapport que le lieutenant Barrett avait fait ce jour là des sondages au milieu du premier chenal et constaté 5 brasses d'eau à mi-chemin entre la Brockton-Point et la balise n° 3, ce qui ferait 4 brasses à l'eau basse des marées du printemps. De plus, il fit représenter au ministère qu'une nouvelle levée hydrographique de Burrard Inlet était devenue nécessaire par le fait que des navires d'un fort tirant d'eau entrent maintenant dans ce port. Un arrêté du conseil portant la date du 4 novembre 1890 recommanda au gouvernement de Sa Majesté une nouvelle levée hydrographique de Burrard Inlet. Des réponses furent reçues, le 9 décembre 1890 et le 5 mars 1891, acceptant la proposition du gouvernement canadien. M. W. J. Stewart, premier adjoint au personnel du commandant Boulton, fut détaché des travaux de la baie Georgienne, et avec deux aides et les instruments nécessaires il se rendit par le chemin de fer canadien du Pacifique, qui leur accorda un passage gratuit d'Owen-Sound, Ontario, à Vancouver, C.-B., où ils arrivaient le 21 avril. Une baleinière fut mise à leur disposition par les autorités navales d'Esquimalt, C.-B. A son bord M. Stewart fit des sondages sur une distance de 450 milles, et parcourut à pied 75 milles marins sur les bords de la rivière. La nouvelle levée hydrographique fut terminée le 25 septembre dernier, et a coûté \$1,690.12; le crédit parlementaire qui lui avait été attribué était de \$2,500. Le rapport de M. Stewart est annexé à celui du commandant Boulton, qui forme une annexe du présent rapport.

RÉCOMPENSES POUR SAUVETAGE DE VIES ET SERVICE DES BATEAUX DE SAUVETAGE.

Le parlement a voté un crédit de \$8,000 pour ce service, et il a été dépensé durant le dernier exercice une somme de \$4,952.20. Le supplément qui doit être bientôt publié contiendra une liste des gens qui ont reçu du gouvernement canadien, du gouvernement de Sa Majesté, ainsi que de gouvernements étrangers, des récompenses ou témoignages de reconnaissance pour leur dévouement à sauver la vie de naufragés en mer,—ainsi qu'une liste des récompenses accordées pour le sauvetage de vies sur les côtes du Canada.

On trouvera dans une annexe du présent rapport, un relevé indiquant les stations de bateaux de sauvetage établies en Canada, ainsi que des détails sur ces bateaux, leurs équipages, leur équipement et leurs services.

Les équipages des bateaux de sauvetage se composent d'un patron et de 6 hommes qui, tous, signent un engagement, en considération de la compensation

prescrite par le ministère. Jusqu'ici cette compensation a été de \$1.50 par homme pour chaque exercice bien exécuté, tandis que le patron, qui est aussi surintendant de la station, reçoit en outre \$75 par année pour prendre soin du hangar à bateaux, du bateau et de tous les appareils, et est responsable au gouvernement des effets placés sous ses soins. Des récompenses en argent sont aussi données aux équipages lorsqu'ils sauvent des vies par leur bravoure ou lorsque les sauvetages sont suffisamment méritoires. Des rapports ont été reçus des surintendants de 18 stations constatant que l'exercice a été exécuté d'une manière satisfaisante par les équipages deux fois par mois pendant sept mois à chaque station.

L'équipage du bateau de sauvetage de la station de Wellington est allé, le 30 août dernier, au secours de la goélette américaine *Owasco*, de Détroit, qu'il a trouvé en détresse et partiellement désemparé. Il n'a pas sauvé de vies, mais comme dans tous les cas où des efforts sont déployés pour aider des navires dans une tempête, leur service a été compté à titre d'exercice.

L'équipage du bateau de sauvetage de Blanche, N.-E., a sauvé le capitaine, le cuisinier et 14 pêcheurs de la goélette américaine *Plymouth Rock*, qui s'était totalement perdue sur l'île Blanche, N.-E., le 11 décembre 1890. La somme de \$5 fut donnée à chacun des libérateurs comme récompense de ses efforts à sauver la vie des pêcheurs. Le même équipage a deux fois visité, le 8 septembre dernier, la goélette américaine naufragée *Paul and Essie*; il n'a cependant sauvé aucune vie, mais son service a été mis dans la catégorie des exercices.

L'équipage du bateau de sauvetage de Port-Stanley a sauvé, le 19 novembre dernier, le capitaine, le second et quatre matelots de la goélette canadienne *E. G. Benedict*. La goélette s'était échouée dans le havre de Port-Stanley, et l'équipage avait dû se réfugier dans la mâture, car une grosse mer balayait le navire. Tous furent retirés, avec beaucoup de misère, de leur situation périlleuse par l'équipage du bateau de sauvetage. Ils reconnurent ensuite publiquement, dans le *Times* de Saint-Thomas, le grand service que celui-ci leur avait rendu. La somme de \$5 fut donnée à chacun des sauveteurs par le ministère de la marine à titre de récompense pour sauvetage de vie.

L'équipage du bateau de sauvetage de Goderich est allé au secours de la goélette canadienne *Bavarian*, que la tempête du 31 octobre dernier avait entraînée sur les hauts-fonds qui se trouvent au nord du havre de Goderich. Le capitaine, le second et quatre matelots furent sauvés par lui; perte totale de la goélette. Le 17 novembre, le même équipage se porta au secours de la goélette américaine *Edward Kelly*, de Monroe, Michigan, E.-U. Il secourut les hommes épuisés de la goélette en les remplaçant aux pompes et en leur donnant des provisions. La *Edward Kelly* fut ensuite conduite à Cleveland, Ohio, par un remorqueur.

Deux canots se vidant et se redressant tout seuls avaient été transportés à l'île de Sable en 1888, mais à cause de leur grand poids ils n'ont jamais servi. On a constaté qu'ils ne sont pas faits pour cette station, car souvent il est nécessaire de traîner les canots sur une plage de sable pour les lancer à la mer. On a jugé à propos de transférer ces canots à des stations où ils peuvent être mis immédiatement en eau profonde, et on les a remplacés par un canot à ressac Beebe et par un canot Beebe McLellan se vidant tout seuls. Des soumissions furent donc demandées, le 31 mars, pour la construction de ces deux canots et d'un haquet à nacelle. La soumission de

E. F. Williams, de Darthmouth, N.-E., pour les deux canots moyennant \$375 et \$245, et celle de MM. DeWolfe et Cie, d'Halifax, offrant de construire le haquet pour \$84.90, étant les plus basses, furent acceptées. Le haquet fut terminé, suivant le devis, au mois d'août dernier. La construction des canots achève; la difficulté qu'on a eu à se procurer la qualité de bois exigée par le devis, du cèdre blanc, a causé quelque retard.

Un des gros canots à redressement de la station de l'Île de Sable fut mis à bord du *Newfield* lors de son dernier voyage à l'île, et transporté à Halifax. Il sera transféré au Cap Tourmentin, dans le détroit de Northumberland, lorsque sera terminé le hangar à bateaux que le ministère se propose d'y construire pour les besoins du bateau brise-glace et ceux du service des bateaux de sauvetage.

SERVICE DES SIGNAUX.

Le rapport de M. McHugh, inspecteur de ce service à Québec, forme une annexe du présent. Ce rapport contient un relevé des mouvements de la glace dans le détroit de Belle-Isle, tels que notés par les agents préposés aux différentes stations de signaux. Depuis quelques temps des rapports ont été transmis tous les jours aux conseils du commerce de Montréal, Québec, Saint-Jean, N.-B., et à la chambre de commerce de Québec, au sujet des vents, de la température et des conditions et de la présence des glaces au printemps, dans le golfe et le fleuve Saint-Laurent. Les rapports concernant la glace ont été discontinués à quelques-uns de ces ports à mesure que la saison avançait. Dans le cours de l'année dernière des rapports semblables ont été envoyés à Sydney-Nord, port où de gros navires venant d'Europe font escale. De plus, information était télégraphiée d'une station à l'autre. De cette façon les navires arrivant d'Europe et ceux en destination du golfe et du fleuve Saint-Laurent peuvent être renseignés sur les vents, la glace et la température des endroits par lesquels ils peuvent avoir à passer. Avril est le mois pendant lequel les rapports concernant la glace ont le plus d'utilité, car c'est dans ce mois que la navigation s'ouvre. Les bateaux qui font la pêche aux phoques tirent aussi un grand profit des dépêches qui sont transmises d'une nation à l'autre, car elle leur signale l'arrivée des phoques.

Les dépenses de ce service, pendant le dernier exercice, ont été de \$4,700, tandis que le crédit que le parlement lui avait attribué était de \$6,000.

De récents mesurages ont établi que les distances de Québec aux différentes stations de signaux sont un peu différentes de celles qui ont été déjà publiées. On trouvera, dans l'annexe publiée avec le présent rapport, le mesurage exact en milles marins.

ENLÈVEMENT D'OBSTRUCTIONS.

Le parlement avait voté un crédit de \$5,000 pour l'enlèvement d'obstructions dans les eaux navigables, et la somme de \$3,633.65 a été dépensée à cette fin pendant le dernier exercice. Au mois de juin, la goélette *Susie Prescott* a coulé bas dans le chenal de la rivière Petitcodiac, Nouveau-Brunswick, où elle est restée depuis sans obstruer la navigation; on a seulement dépensé \$20 pour marquer l'endroit où se trouvent ses débris. Il a été dépensé \$1,858.89 pour faire enlever les débris de la goélette américaine *Mary Birkhead* qui avait coulé bas à Limekiln-Crossing, rivière Détroit, Ontario. Des soumissions avaient été demandées publiquement à cet effet,

et le contrat adjugé à MM. F. B. Hackett et A. Herminger. Les débris de la goélette *Charger*, un autre bâtiment américain, qui avait coulé bas à la suite d'un abordage dans la passe de la pointe Pelée, lac Erié, ont été enlevés au mois d'avril dernier. Des soumissions avaient aussi été demandées publiquement, et le contrat adjugé à F. B. Hackett, dont la soumission était de \$1,600.

La goélette *Magnolia* a fait naufrage et coulé bas dans la rivière Annapolis, Nouvelle-Ecosse. Ses débris ont formé une obstruction, et des soumissions ont été demandées pour l'enlever. Celle de Timothy B. Chapman étant la plus basse, fut acceptée, et M. Chapman a exécuté son contrat pour \$475.

La goélette américaine *Fayette Brown* est coulée à neuf milles du phare Dummy, Pointe Pelée, lac Erié, et forme une obstruction. Elle a été abandonnée par son propriétaire. L'automne dernier, M. F. B. Hackett a commencé à enlever les débris, et il doit continuer le printemps prochain avec l'entente que ces débris lui appartiendront à titre de compensation. La somme de \$100 a été dépensée à propos de cette obstruction.

La *Maria Catharine*, chargée de houille, a sombré dans l'anse Mill, Dartmouth, port d'Halifax. Des soumissions ont été demandées pour enlever cette obstruction, et le contrat a été adjugé à M. E. S. Bowes, qui l'a exécuté pour \$300 au mois de décembre 1890.

La goélette *Fremont*, qui avait coulé bas dans l'anse de Dartmouth, où elle mouillait, a aussi été enlevée par contrat au coût de \$300, par M. Sheridan qui avait soumissionné.

La goélette naufragée *Ellen* avait été abandonnée par ses propriétaires à l'endroit où l'on se proposait de construire un quai public à Kingston, comté de Kent, N.-B. Ses débris furent enlevés, au mois d'août dernier, par MM. G. et J. Robertson, dont la soumission était de \$125, somme qui sera portée aux déboursés de 1891-92.

Le remorqueur *Lion*, qui avait coulé à l'entrée du port de Richibouctou, a été, au mois de juin 1890 enlevé par contrat pour lequel des soumissions avaient été demandées. Dans le cours de l'exercice 1890-91 la somme de \$950 a été dépensée pour l'enlèvement de cette obstruction.

En vertu de l' "Acte concernant la protection des eaux navigables," le gouvernement tient les propriétaires des navires naufragés responsables des frais de l'enlèvement de ces navires lorsqu'ils forment une obstruction dans les eaux navigables. D'ordinaire des mesures sont prises pour recouvrer les sommes déboursées pour enlever ces obstacles, à moins que les propriétaires n'aient pas les moyens de rembourser le gouvernement.

Des soumissions ont été demandées pour enlever la goélette *A. G. Ryan*, sombrée à la hauteur de l'île du Capitaine John, baie de Quinté, Ontario; aussi pour enlever la goélette *J. L. Crossley*, sombrée au large des quais de la compagnie du gaz dans le port d'Halifax.

INSPECTION DES BATEAUX À VAPEUR ET CERTIFICATS AUX MÉCANICIENS.

Le rapport du bureau d'inspection des bateaux à vapeur pour l'année 1890 forme une annexe du présent rapport. Les relevés donnant les noms des mécaniciens aux-

quels des certificats ont été accordés seront publiés dans le supplément, ainsi que le nombre des bateaux à vapeur qui ont été inspectés et de ceux qui ne l'ont pas été, le nombre de passagers qu'il leur est permis de transporter, le nombre de nouveaux bateaux à vapeur ajoutés à la marine du Canada, et ceux qui ont été désarmés, perdus ou condamnés comme impropres au service pendant l'année.

Les perceptions faites pendant les dernier exercice comme droits de tonnage, pour inspection des bateaux à vapeur et pour certificats de mécaniciens, ont été de \$21,644.72; sur cette somme \$20,890.72 étaient pour droits de tonnage et d'inspection, et \$754 pour certificats de mécaniciens. Les dépenses de l'exercice se sont élevées à \$22,183.76, laissant un déficit de \$539.04.

Ci-suit un état comparatif des recettes et des dépenses:—

			Recettes.	Dépenses.
Exercice terminé le	30 juin	1870.....	\$ 12,521 29	\$ 7,379 18
do	do	1871.....	10,369 96	8,321 00
do	do	1872.....	11,710 43	8,500 00
do	do	1873	15,412 75	11,205 54
do	do	1874.....	15,603 19	10,291 58
do	do	1875.....	15,011 90	12,199 81
do	do	1876.....	13,811 24	13,081 86
do	do	1877.....	15,858 42	12,073 01
do	do	1878.....	12,431 25	13,228 28
do	do	1879.....	12,331 16	13,076 46
do	do	1880.....	15,424 02	11,854 34
do	do	1881.....	16,905 49	12,211 65
do	do	1882.....	15,277 78	14,835 97
do	do	1883.....	12,577 36	16,209 02
do	do	1884.....	15,371 79	21,893 28
do	do	1885.....	13,343 66	23,235 04
do	do	1886.....	14,087 76	21,775 57
do	do	1887.....	12,701 20	22,837 80
do	do	1888.....	12,550 14	21,430 45
do	do	1889.....	12,576 18	22,313 03
do	do	1890.....	19,859 18	20,989 52
do	do	1891.....	21,644 72	22,183 76

\$317,381 87 \$342,146 15

Déduction des recettes sur les dépenses..... 317,381 87

Solde au débit du fonds... .. \$ 24,764 28

On verra par le rapport de l'année dernière que, en votre qualité de ministre de la marine et des pêcheries, agissant sous l'empire de l'Acte d'inspection des bateaux à vapeur, vous avez ordonné de mettre de côté la sentence rendue par la cour d'enquête dans l'affaire de l'incendie du steamer *Quinté* en 1889, pour la raison que cette sentence était trop rigoureuse et que la loi ne pourvoit pas à la suspension du certificat d'un mécanicien, suspension qui faisait partie de la peine prononcée contre le mécanicien du steamer en question pour prétendue négligence. Quelques-

uns des passagers qui avaient été blessés à bord du *Quinté* intentèrent une action contre les propriétaires de ce steamer pour dommages-intérêts, et la cause fut instruite à Picton, Ontario, aux assises du printemps de 1891. M. le juge Rose rendit un jugement élaboré par lequel il prononça qu'il n'y avait pas eu négligence coupable de la part des propriétaires ou des officiers du *Quinté*.

Relativement à la suspension d'un certificat de mécanicien, l'*Acte d'inspection des bateaux à vapeur* fut modifié au mois de mai 1890, et se lit maintenant comme suit, paragraphe 8, article 41: "Le certificat donné à tout tel mécanicien pourra être suspendu ou révoqué par le ministre de la marine et des pêcheries, sur preuve de négligence, d'impéritie ou d'ivrognerie, ou à la suite d'une déclaration rendue dans une enquête de coroner; et pourra aussi l'être par le ministre pour toute autre cause, pourvu que le ministre la juge suffisante et qu'il la certifie telle."

L'acte fut aussi modifié au mois d'août 1891, par l'ajouté des paragraphes suivants: "L'expression 'passager' signifie toute personne transportée sur un bateau à vapeur, autre que le capitaine et les hommes d'équipage et le propriétaire, sa famille et ses serviteurs; "

"L'expression 'ministre' signifie le ministre de la marine et des pêcheries."

Dans l'affaire de la poursuite des propriétaires de l'*Edith May*, de Toronto, dont il est question dans le rapport de l'année dernière, il a été constaté que le steamer avait navigué sur le lac Muskoka sans posséder un certificat d'inspection. La cause fut instruite devant deux juges de paix à Bracebridge, Ont., et eut pour résultat l'imposition du maximum de la peine, une amende de \$400. Cette amende fut imposée parce que la loi d'inspection des bateaux à vapeur n'en prescrit pas de plus faible. On apprit que le bateau avait été inspecté et qu'une partie de son équipement était défectueux; il reçut ensuite l'équipement nécessaire tel qu'ordonné par l'inspecteur des coques de navires, mais l'*Edith May* avait commencé à naviguer avant que l'inspection finale fut faite, et par conséquent il n'avait pas obtenu son certificat d'inspection. Une pétition signée par le maire de Bracebridge, le shérif, l'avocat de la couronne, les deux juges de paix qui avaient imposé l'amende, et un grand nombre d'habitants influents du district, fut envoyée au ministère, demandant que l'amende fût remise. Après avoir bien étudié la cause, dans laquelle il était apparent que la lettre seule de la loi avait été violée et que des mesures avaient été prises pour la sûreté des passagers, le gouverneur général en conseil rendit, le 31 janvier 1891, un arrêté qui remettait l'amende imposée à M. Cox, moins les dépenses encourues par le gouvernement dans la cause, ainsi que la somme des frais d'inspection payable pour les années 1889 et 1890.

Une enquête sur la cause de l'affaissement du fourneau de la chaudière du steamer *Lillie*, d'Hamilton, a été faite, au mois de mai dernier, par le conseil d'inspection des bateaux à vapeur. Le conseil a recommandé la suspension du certificat du mécanicien pendant trois mois; mais comme aucune preuve de négligence de la nature prescrite par l'acte d'inspection des bateaux à vapeur ne fut fournie au ministre de la marine et des pêcheries, on a remis au mécanicien son certificat.

Le 9 avril 1891, la chaudière du steamer *Islander*, de la Colombie-Britannique, a été très avariée; cet accident fut attribué à la prétendue négligence du troisième mécanicien, qui avait laissé l'eau manquer. Une enquête a été ouverte, et la question de suspendre le certificat du mécanicien est actuellement pendante.

Ci-suit une liste des inspecteurs des chaudières et machines, des coques et de l'équipement des bateaux à vapeur:—

Noms.	Charges.	Adresse.
W. J. Meneilley.....	Président du conseil d'inspection des bateaux à vapeur.	Ottawa.
Capit. M. P. McElhinney....	Inspecteur des coques et de l'équipement.....	do
C. R. Coker.....	do do.....	Saint-Jean.
Thos. Harbottle.....	do do.....	Toronto.
P. D. Brunelle.....	do do.....	Québec.
R. Collister.....	do do.....	Victoria, C.-B.
Thos. Donnelly.....	do do.....	Kingston.
Jos. Samson.....	Inspecteur des chaudières et machines.....	Québec.
John Burgess.....	do do.....	Montréal.
Douglas Stevens.....	do do.....	Halifax.
Edward Adams.....	do do.....	Kingston.
E. R. Abell.....	do do (et coques et de l'équipement).....	Selkirk.
Jas. Johnson.....	Inspecteur des chaudières et machines.....	Toronto.
John Dodds.....	do do.....	do
J. A. Thomson.....	do do.....	Victoria.
W. L. Waring.....	do do.....	Halifax.

CERTIFICATS DE CAPITAINES ET SECONDS NAVIGUANT SUR LES MERS ÉTRANGÈRES.

On trouvera dans une annexe le rapport du président du conseil des examinateurs des capitaines et seconds de navires allant en mer, pour l'année terminée le 30 novembre 1891.

Pendant ces douze mois, comme on peut le voir par le rapport, le conseil des examinateurs a siégé, pour l'examen des candidats, dans les ports d'Halifax, N.-E., Saint-Jean, N.-B., Québec et Yarmouth, N.-E.

Cent quarante-trois aspirants se sont présentés à ces ports pour subir leur examen; 102 ont réussi et 41 ont échoué. Sur les 102 qui ont réussi, 52 ont obtenu le certificat de capitaine et 50 celui de second.

Le nombre des aspirants qui ont subi l'examen et obtenu des certificats de capitaine, depuis que l'acte est en vigueur, c'est-à-dire depuis le 16 septembre 1871 jusqu'au 30 novembre 1891, est de 791, et le montant perçu pour ces certificats, à raison de \$10 chaque, est de \$17,910. Pendant le même temps 1,204 aspirants ont reçu des certificats de compétence comme seconds, et le montant perçu pour ces certificats, à \$5 chaque, est de \$6,020.

On trouvera dans le supplément mentionné plus haut une liste de tous ceux qui ont obtenu des certificats de compétence et de service, soit comme capitaines, soit comme seconds, depuis le 30 novembre 1891.

Pendant ces douze mois il n'a pas été accordé de certificats de service sur l'océan. Le nombre total de certificats de service accordés depuis que la loi est en vigueur est de 947 pour le grade de capitaine, et 380 pour celui de second—en tout, 1,327. Le droit exigé pour ces certificats est de \$5 pour les capitaines et de \$3 pour les seconds.

CERTIFICATS POUR LA NAVIGATION CÔTIÈRE ET À L'INTÉRIEUR.

Pendant les douze mois terminés le 30 novembre 1891, le nombre des aspirants qui après examen ont obtenu des certificats de service comme patrons s'est élevé à

63, et le montant perçu pour ces certificats, à raison de \$4 chaque, a été de \$252. Durant la même période 9 aspirants ont demandé des certificats de service comme seconds, et le montant perçu, à raison de \$2 chaque, a été de \$68. Le nombre des aspirants pour certificats de compétence comme patrons a été de 120, et le montant perçu, à raison de \$8 chaque, s'est élevé à \$960. Il y a eu 63 aspirants pour certificats de compétence comme seconds, et le montant perçu, à raison de \$4 chaque, a été de \$252. Le montant perçu pour le renouvellement des certificats de compétence et de service a été de \$13, ce qui porte à \$1,495 le total des recettes de certificats de capitaines et de seconds pour la navigation côtière et à l'intérieur.

On trouvera dans le supplément n° 1 une liste des certificats émis pendant les douze mois terminés le 30 novembre 1891.

La somme totale de droits perçus pendant l'exercice clos le 30 juin dernier pour certificats de compétence et de service, tant sur mer que sur les eaux de l'intérieur et sur les côtes, s'est élevée à \$2,586; et comme on peut le voir à l'annexe n° 1 du présent rapport, les déboursés de ce service ont été de \$4,255.24. Le parlement ayant voté un crédit de \$5,000 à cet effet, il reste donc un solde de \$744.76. On trouvera également au supplément une liste des certificats annulés pendant les douze derniers mois.

Suit un relevé des recettes et dépenses de ce service depuis 1871 :—

Exercice terminé le	30 juin	1871.....	Dépenses.	Recettes.
			\$ 1,410 45	.....
do	do	1872.....	4,312 07	\$ 1,344 00
do	do	1873.....	6,466 18	4,963 00
do	do	1874.....	4,520 19	2,995 00
do	do	1875.....	5,696 62	2,715 00
do	do	1876.....	4,672 08	2,021 87
do	do	1877.....	4,050 00	1,740 50
do	do	1878.....	4,249 76	1,296 50
do	do	1879.....	4,250 12	1,334 50
do	do	1880.....	4,253 43	1,547 00
do	do	1881.....	3,888 41	1,333 50
do	do	1882.....	3,965 19	1,152 50
do	do	1883.....	4,021 20	1,314 00
do	do	1884.....	3,909 59	9,437 50
do	do	1885.....	4,324 15	2,897 00
do	do	1886.....	5,245 28	2,152 00
do	do	1887.....	4,855 98	2,172 00
do	do	1888.....	5,060 96	3,220 80
do	do	1889.....	4,381 04	2,202 00
do	do	1890.....	4,117 83	2,186 00
do	do	1891.....	4,255 24	2,586 00
			<u>\$94,905 77</u>	<u>\$50,610 67</u>
Recettes.....	.....	.....	50,610 67	
Excédent des dépenses sur les recettes			<u>\$44,295 10</u>	

Les modifications suivantes ont été faites, au mois d'août 1891, à l'Acte concernant les certificats de capitaines et seconds de navires :

1. Le premier article de l'Acte concernant les certificats de capitaines et seconds de navires, chapitre soixante-treize des Statuts révisés du Canada, est par le présent modifié par l'addition des alinéas suivants :—

“(h) L'expression “eaux intérieures du Canada” signifie toutes les rivières, lacs et autres eaux navigables en Canada, à l'exception des baies et golfes d'eau salée sur le côté de la mer, et comprend le fleuve Saint-Laurent, en allant vers la mer, jusqu'à une ligne imaginaire tirée entre la Pointe-aux Pères sur la rive sud, et la Pointe-Orient, sur la rive nord ;

“(i) L'expression “eaux secondaires du Canada” signifie toutes les eaux intérieures du Canada autres que les lacs Ontario, Erié, Huron, y compris la baie Georgienne, et les lacs Supérieur et Winnipeg, et comprend toutes les baies, les goulets et havres sur les dits lacs et la dite baie.”

“7. Le ministre pourra, sauf la restriction ci-dessous, délivrer à tout candidat qui, au rapport de l'un ou de plusieurs des examinateurs, aura passé un examen satisfaisant et donné des preuves satisfaisantes de sa sobriété, de son expérience, de son habileté et de sa bonne conduite habituelle à bord, un certificat (ci-après appelé un certificat de capacité) attestant qu'il est capable de remplir les fonctions de capitaine ou de premier, second ou unique officier à bord d'un navire de long cours, ou celles de patron ou de second à bord d'un navire naviguant sur les eaux intérieures ou sur les eaux secondaires du Canada, ou faisant le cabotage, selon le cas, et soit pour les navires à voiles ou à vapeur,—indiquant, dans le cas de navires à voiles, si c'est pour des navires grésés en carré ou seulement pour les navires à grément auriqne, et, dans le cas de navires à vapeur, si c'est pour des navires à passagers ou à fret, des bateaux passeurs ou des remorqueurs ; mais dans tous les cas où le ministre aura raison de croire que le rapport des examinateurs a été fait à tort, il pourra renvoyer l'affaire soit aux mêmes examinateurs, soit à tout autre ou tous autres, et exiger un nouvel examen du candidat, ou une nouvelle enquête sur ses attestations et sa moralité, avant de lui délivrer un certificat.”

NAUFRAGES ET ACCIDENTS.

Le nombre des accidents dont il a été fait rapport au département comme étant arrivés à des navires de mer anglais, canadiens et étrangers, dans les eaux canadiennes, et à des navires canadiens dans les eaux étrangères, pendant les 12 mois terminés le 30 novembre 1891, a été de 260 ; ces navires représentaient un tonnage de 72,360 tonneaux de registre. Le montant des pertes, tant partielles que totales, éprouvées par les navires et les cargaisons, autant qu'on a pu le constater, a été de \$694,653.

Le nombre de vies perdues dans ces divers naufrages sera publié dans le supplément.

Le nombre de sinistres dont il a été fait rapport à ce ministère comme ayant eu lieu dans les eaux de l'intérieur du Canada, et arrivés à des navires canadiens dans les eaux des Etats-Unis, pendant les 12 mois terminés le 30 avril 1891, est de 14 ; ces navires représentaient un tonnage de 4,414 tonneaux de registre. Le montant des pertes, tant partielles que totales, éprouvées par les navires et les cargaisons, s'est élevé, autant qu'on a pu le constater, à \$44,169. Il n'y a pas eu de pertes de vies.

Lorsque le registre des naufrages a été clos en 1891, il y avait un grand nombre d'accidents sur lesquels le ministère n'avait pas de détails suffisants pour lui permettre de les publier dans la liste de l'année. Des rapports ont été subséquemment reçus au sujet de beaucoup de ces accidents, et l'on en trouvera une liste détaillée dans le supplément. Ces accidents, ajoutés au nombre des sinistres précédemment relatés, ont considérablement grossi les chiffres de l'année 1891.

TABLEAU comparatif des pertes rapportées au département depuis 1870.

		Accidents.	Tonnage.	Morts.	Pertes.
Pour l'année terminée le	31 déc. 1870.....	335	82,808	210	\$ 901,000
do	do 1871.....	274	81,035	81	2,100,000
do	do 1872.....	290	99,109	237	2,507,338
do	do 1873.....	350	99,523	*813	2,844,133
do	do 1874.....	308	106,682	109	2,029,965
do	do 1875.....	286	99,427	78	2,468,521
do	do 1876.....	452	153,368	404	2,942,955
do	do 1877.....	468	177,896	153	3,952,582
do	do 1878.....	414	161,760	187	3,445,875
do	do 1879.....	533	198,364	339	4,119,233
do	do 1880.....	445	179,993	217	3,820,652
do	do 1881.....	440	210,719	399	4,982,423
do	do 1882.....	451	193,655	271	3,138,423
do	do 1883.....	366	158,826	259	2,029,752
do	do 1884.....	324	119,741	253	2,965,321
do	do 1885.....	346	144,726	198	2,753,667
do	do 1886.....	377	150,277	54	1,950,799
do	do 1887.....	335	149,395	91	1,662,688
do	do 1888.....	319	105,060	52	1,126,124
Pour les 11 mois finis le	30 novembre 1889.....	268	110,716	163	1,554,319
do	31 octobre 1890.....	242	78,343	64	1,194,516
Pour les 12 mois finis le	30 novembre, 1891. . .	260	72,360	.....	694,653

* De ce nombre, 545 ont péri dans le naufrage du paquebot *Atlantic*, le 1er avril 1873.

CABOTAGE CANADIEN.

Les dispositions du chapitre 83 des Statuts révisés du Canada, Acte concernant le cabotage canadien, décrètent qu'aucunes marchandises ni passagers ne pourront être transportés par eau d'un port à un autre du Canada, si ce n'est sur des navires britanniques; mais le gouverneur en conseil peut, en tout temps, déclarer que l'acte ne s'appliquera pas aux navires ou bâtiments d'un pays étranger où les navires britanniques sont autorisés à faire le cabotage dans ce pays. Le parlement du Canada a été autorisé à adopter l'acte en question par les dispositions de l'acte impérial 32 Victoria, chapitre 11, intitulé: "*An Act for amending the law relating to the Coasting Trade and Merchant Shipping in British Possessions*," et qui est venu en vigueur dans ce pays lors de sa proclamation par le gouverneur général le 23 octobre 1869.

Quand il a été constaté que l'Italie, l'Allemagne, les Pays-Bas, la Suède, la Norvège, l'Autriche-Hongrie, le Danemark, la Belgique et la République Argentine admettaient les navires ou les bâtiments britanniques à leur cabotage sur le même

ped que leurs propres bâtiments, les navires de l'Italie, par un arrêté du conseil en date du 13 août 1873; ceux de l'Allemagne, par un arrêté du conseil du 14 mai 1874; ceux des Pays-Bas, par un arrêté du conseil du 9 septembre 1874; ceux de la Suède et de la Norvège, par un arrêté du conseil du 5 novembre 1874; ceux de l'Autriche-Hongrie, par un arrêté du conseil du 1er juin 1876; ceux du Danemark, par un arrêté du conseil du 25 janvier 1877; ceux de la Belgique, par un arrêté du conseil du 30 septembre 1879; et ceux de la République Argentine, par un arrêté du conseil du 18 mai 1881, furent admis au cabotage canadien.

SERVICE INTÉRIEUR.

Voici la liste des officiers et employés attachés au service intérieur du ministère de la marine, le 1er décembre 1891 :—

Nom.	Emploi.	Appointements.
		\$ cts.
Wm. Smith.....	Sous-ministre.....	3,200 00
John Hardie.....	Premier commis.....	2,400 00
F. Gourdeau.....	do et comptable.....	2,100 00
Wm. P. Anderson.....	Ingénieur en chef et surintendant général des phares.....	2,400 00
A. R. Gordon.....	Premier commis et Nautical Adviser.....	2,400 00
W. L. Magee.....	Commis de première classe.....	1,800 00
W. H. Alexander.....	do.....	1,450 00
M. P. McElhinney.....	do et conseil nautique.....	1,450 00
A. W. Owen.....	Commis de deuxième classe.....	1,400 00
J. B. Halkett.....	do.....	1,250 00
W. W. Stumbles.....	do.....	1,150 00
V. C. Nicholson.....	do.....	1,150 00
V. H. Steele.....	do.....	1,150 00
Wm. B. Carleton.....	Commis de troisième classe.....	1,000 00
A. Halkett.....	do.....	1,000 00
J. E. McClenaghan.....	do.....	850 00
R. Roy.....	do.....	730 00
A. H. Guion.....	do.....	600 00
W. C. Gordon.....	do.....	400 00
<i>Commis surnuméraires.</i>		
M. Lamouche.....	Commis surnuméraire.....	\$2 25 par jour
C. F. Cox.....	do.....	4 00 do
W. G. Lampey.....	do.....	2 50 do
B. H. Fraser.....	do.....	2 25 do
L. J. Burpee.....	do.....	1 50 do
R. G. Davis.....	do.....	\$400 par an.
Mlle Doyle.....	do secrétaire particulier.....	600 do

SERVICE EXTÉRIEUR.

Le nombre des employés au service extérieur était comme suit, au 1er décembre 1891 :—

Surintendant et gardiens de phares, etc., dans Ontario et en amont de Montréal.....	156
Personnel de l'agence à Québec, et gardiens de phares, de sifflets de brume à vapeur, etc., à Montréal et en aval, dans la province de Québec.....	158
Agent, commis, messenger, surintendant et gardiens de phares, sifflets de brume, et employés aux établissements de secours, etc., dans la Nouvelle-Ecosse.....	197

Agent, commis, messenger, surintendant et gardiens de phares, de sifflets de brume, etc., au Nouveau-Brunswick.....	103
Agent et gardiens de phares dans l'Île du Prince-Edouard....	41
Agent et gardiens de phares dans la Colombie-Britannique...	15
Officiers et équipages des vapeurs et navires fédéraux	165
Inspecteurs des bateaux à vapeur.....	16
Capitaines de bateaux de sauvetage.....	28
Examineurs des capitaines et seconds des navires, et com- mis du président du conseil.....	15
Officiers et serviteurs des hôpitaux de marine.....	41
Préposés à l'engagement des matelots.....	24
Maîtres de ports.....	187
Officiers des observatoires et observateurs météorologiques, etc., recevant des appointements.....	142
Receveurs d'épaves.....	37
Gardiens de quais.....	108
Total.....	1,434

L'année précédente, le nombre des employés était de 1,379. Outre les 1,434 mentionnés plus haut, il y a 79 préposés à l'enregistrement des navires; ils sont sous la direction et le contrôle de notre ministère, mais en même temps ils perçoivent les droits de douane dans les différents ports d'enregistrement, et ne reçoivent ni appointements ni rémunération comme préposés à l'enregistrement. Il y a par tout le pays 95 jaugeurs et inspecteurs de navires, agissant comme officiers de notre département et qui sont rémunérés à même les honoraires de leurs fonctions, bien qu'en outre de ces emplois plusieurs fassent partie du service des douanes. De plus, par arrêtés du conseil du 21 avril et du 2 décembre 1874, le premier officier des douanes dans chaque port des provinces de Québec, de la Nouvelle-Ecosse, de la Colombie-Britannique et de l'Île du Prince-Edouard, où il n'y a pas de bureau spécial à cet effet, est considéré comme préposé à l'engagement des matelots, perçoit les droits, envoie les relevés semestriels au département, et remplit cet emploi sous la direction de ce dernier.

Par la liste qui précède on voit qu'il y a 162 officiers d'observatoires, etc., rémunérés; mais il y a en outre, par tout le pays, un grand nombre d'observateurs qui servent gratuitement.

CORRESPONDANCE.

La correspondance a graduellement augmenté d'année en année. En 1878 le nombre des lettres reçues et enregistrées était de 5,853, et en 1891 il a atteint 9,326. Ce chiffre ne couvre pas les demandes de certificats de capitaines et seconds, les relevés de naufrage, les rapports des maîtres de havre, des préposés à l'engagement des matelots, des gardiens, non plus que les comptes, qui tous sont portés dans des livres spécialement tenus à cet effet. Le nombre de lettres envoyées du ministère pendant la dernière année de calendrier a été d'environ 10,000.

MARINE MARCHANDE.

NOMBRE ET TONNAGE DES NAVIRES, LIGNE DE CHARGE ET CHARGEMENTS SUR PONTS.

Le nombre total des navires portés sur les livres d'enregistrement du Canada le 31 décembre 1891, y compris les bâtiments vieux et neufs, les voiliers, les vapeurs et

les barges, était de 7,015, ayant un tonnage enregistré de 1,005,475 tonneaux, soit une augmentation de 24 navires et une diminution de 19,499 tonneaux de registre par rapport à 1890. Le nombre de bateaux à vapeur portés sur les registres à la même date était de 1,433, avec un tonnage brut de 221,679 tonneaux. En estimant la valeur moyenne à \$30 par tonneaux la valeur du tonnage enregistré du Canada, le 31 décembre dernier, serait de \$30,164,250.

Le nombre des navires construits et enregistrés au Canada durant l'année présente a été de 312, donnant un tonnage de registre de 52,145 tonneaux. En estimant la valeur du nouveau tonnage à \$45 par tonneau, cela forme une valeur totale de \$2,346,525 pour des navires neufs. Le tonnage des nouveaux navires est compris dans le tonnage total de 1,005,475, et dans la valeur totale de \$30,164,250.

Suit un relevé du nombre de navires et du nombre de tonneaux sur les registres des différents ports d'enregistrement du Canada, le 31 décembre dernier, avec un état comparatif du tonnage de 1873 à 1891. Il est aussi publié un relevé du nombre de navires construits et enregistrés en Canada pendant l'année présente, et un état comparatif des nouveaux navires construits et enregistrés de 1874 à 1891 inclusivement. La valeur des bateaux à vapeur mentionnés ici et leur tonnage brut diffèrent du nombre et du tonnage brut accusés dans le rapport du président du conseil d'inspection, attendu que les relevés des inspecteurs ne comprennent que les bateaux à vapeur inspectés par eux et qui leur sont connus.

ÉTAT indiquant le nombre et le tonnage des navires portés sur les registres du Canada, au 31 décembre 1891.

PROVINCE DE LA NOUVELLE-ÉCOSSE.

Port.	Nombre de navires.	Nombre de steamers.	Tonnage brut des steamers.	Total, tonnage enregistré.
Amherst.....	10			906
Annapolis.....	73	3	85	10,453
Arichat.....	126	1	66	5,826
Barrington.....	44	1	15	1,880
Baddeck.....				
Canso.....	1			73
Digby.....	165	4	123	11,962
Guysboro'.....	47			2,389
Halifax.....	817	49	7,372	56,975
Liverpool.....	85	3	146	7,469
Lunenburg.....	311	6	409	27,153
Maitland.....	36			34,215
Pugwash.....	9			693
Parrsboro'.....	120	1	12	28,058
Pictou.....	70	12	928	18,290
Port-Hawkesbury.....	66	2	43	2,816
Port-Medway.....	26	1	45	2,092
Sydney.....	122	9	695	5,245
Shelburne.....	99	2	57	8,608
Truro.....	4			1,214
Windsor.....	196	9	1,517	134,665
Weymouth.....	35	1	154	3,062
Yarmouth.....	316	14	2,325	97,714
Totaux.....	2,778	118	139,92	461,758

ETAT indiquant le nombre et le tonnage des navires portés sur les registres du Canada, au 31 décembre 1891.

PROVINCE DU NOUVEAU BRUNSWICK.

Port.	Nombre de navires.	Nombre de steamers.	Tonnage brut des steamers.	Total, tonnage enregistré.
Chatham	195	30	1,416	9,166
Dorchester,	14			7,599
Moncton	17	2	50	2,825
Richibouctou	18	2	107	4,275
Sackville	13	2	231	2,104
St -André	140	3	45	4,002
Saint-Jean	572	58	7,064	163,222
Total	969	97	8,913	193,193

PROVINCE DE QUÉBEC.

Amherst, M. I.	30			1,098
Gaspé.....	40	1	709	2,490
Montréal.....	451	139	51,645	78,489
New-Carlisle.....	16	3	49	800
Percé.....	2			133
Québec.....	865	124	21,729	79,320
Total.....	1,404	267	74,132	162,330

PROVINCE D'ONTARIO.

Amherstburg	3			148
Belleville	14	7	499	862
Brockville.....	31	28	766	839
Bowmanville	3			425
Collingwood	46	44	5,021	3,878
Chippewa.....	3	2	263	153
Cramahé.....	2			278
Chatham.....	27	16	1,103	1,663
Cobourg.....	6	2	51	472
Cornwall.....	3	2	178	214
Dunville.....	9	5	636	1,027
Deseronto.....	7	5	785	784
Goderich.....	39	20	867	1,998
Hamilton.....	47	32	7,700	6,910
Kingston.....	206	76	12,505	26,090
Morrisburg.....	3	1	55	382
Napanee.....	8	3	302	922
Owen-Sound.....	32	29	4,833	3,379
Ottawa.....	196	100	12,143	20,529
Oakville.....	4			323
Prescott.....	28	14	627	3,753
Port-Burwell.....	15	6	167	1,411
Port-Arthur.....	6	6	382	259
Port-Dover.....	17	4	131	1,112
Port-Colborne.....	5	2	95	597
Port-Hope.....	64	38	3,031	5,788
Port-Rowan.....	7	1	168	895
Port-Stanley.....	11	9	1,864	1,482
Pictou.....	30	9	450	2,779
Sarnia.....	24	17	7,856	6,295
Sainte-Marie.....	15	13	538	590
Sainte-Catherine.....	123	54	9,127	19,895
Saugeen.....	7	7	407	277
Toronto.....	211	142	13,057	14,533
Wallaceburg.....	39	21	1,458	2,506
Windsor.....	54	26	5,720	5,466
Whitby.....				
Total.....	1,345	741	92,785	138,914

ÉTAT indiquant le nombre et le tonnage des navires portés sur les registres du Canada, au 31 décembre 1891.—*Suite.*

PROVINCE DE L'ÎLE DU PRINCE-ÉDOUARD

Port.	Nombre de navires.	Nombre de steamers.	Tonnage brut des steamers.	Total, tonnage enregistré.
Charlottetown.....	195	17	4,555	23,316

PROVINCE DU MANITOBA.

Winnipeg.....	78	51	5,762	6,197
---------------	----	----	-------	-------

PROVINCE DE LA COLOMBIE-BRITANNIQUE.

Victoria.....	157	83	13,928	13,238
New-Westminster.....	70	59	6,719	5,805
Vancouver.....	19	.....	893	724
Total.....	246	142	21,540	19,767

SOMMAIRE.

Nouveau-Brunswick.....	969	97	8,913	193,193
Nouvelle-Ecosse.....	2,778	118	13,992	461,758
Québec.....	1,404	267	74,132	162,330
Ontario.....	1,345	741	92,785	138,914
Île du Prince-Édouard.....	195	17	4,555	23,316
Manitoba.....	78	51	5,762	6,197
Colombie-Britannique.....	246	142	21,540	19,767
Total.....	7,015	1,433	221,679	1,005,475

ÉTAT COMPARATIF indiquant le nombre et le tonnage des navires portés sur les registres du Canada le 31 décembre de chaque année, depuis 1873 jusqu'à 1891, inclusivement.

Provinces.	1873.		1874.		1875.		1876.		1877.		1878.		1879.		1880.		1881.		1882.		
	Navires.	Tonnageux.	Navires.	Tonnageux.	Navires.	Tonnageux.	Navires.	Tonnageux.	Navires.	Tonnageux.	Navires.	Tonnageux.	Navires.	Tonnageux.	Navires.	Tonnageux.	Navires.	Tonnageux.	Navires.	Tonnageux.	
Nouv.-Brunswick	1,147	277,850	1,144	294,741	1,133	329,457	1,142	333,965	1,135	340,491	1,097	336,976	1,087	333,215	1,065	308,980					
Nouvelle-Ecosse.	2,803	449,701	2,787	479,669	2,786	505,144	2,867	529,252	2,961	541,579	3,003	553,368	2,975	552,159	2,977	550,448	3,025	558,911	3,026	546,778	
Québec	1,842	214,083	1,837	218,946	1,831	222,965	1,902	228,502	1,951	248,369	1,676	248,349	1,975	246,025	1,889	233,341	1,830	224,936	1,754	215,804	
Ontario	681	89,111	815	113,008	825	114,990	889	123,947	926	131,761	958	135,440	1,006	136,987	1,042	137,481	1,081	139,898	1,112	137,061	
I. du P.-Edouard	280	38,918	312	43,388	335	50,677	338	50,692	342	56,547	322	54,250	298	49,807	288	45,431	273	45,410	248	41,684	
Col.-Britannique	30	4,095	35	3,611	40	3,685	40	3,809	43	3,479	51	4,482	60	4,701	63	5,049	74	6,296	84	7,687	
Manitoba	2	178	2	178	6	246	17	1,161	22	1,924	21	1,992	24	2,130	23	2,768	
Total	6,783	1,073,718	6,930	1,158,363	6,952	1,205,665	7,192	1,260,893	7,362	1,310,468	7,469	1,333,015	7,471	1,332,094	7,377	1,311,218	7,394	1,310,896	7,312	1,230,777	
Provinces.	1883.		1884.		1885.		1886.		1887.		1888.		1889.		1890.		1891.				
Nouveau-Brunswick	1,107	315,906	1,096	308,132	1,060	288,589	1,042	269,224	1,027	255,126	1,009	239,332	1,013	218,873	981	209,460	969	193,193			
Nouvelle-Ecosse.	3,037	541,715	2,942	544,048	2,988	541,832	2,929	526,921	2,845	498,878	2,851	485,709	2,855	464,431	2,793	464,194	2,778	461,758			
Québec	1,789	216,577	1,628	202,842	1,631	203,635	1,650	232,556	1,586	180,064	1,498	178,520	1,455	168,500	1,392	164,003	1,404	162,350			
Ontario	1,133	140,972	1,184	142,387	1,223	144,487	1,248	140,929	1,275	139,548	1,330	139,502	1,352	141,839	1,319	138,738	1,345	138,914			
Ile du Prince-Edouard.	241	49,446	234	39,213	227	36,040	225	30,658	225	29,031	218	26,586	224	25,506	231	26,080	195	23,316			
Colombie-Britannique	94	9,046	116	11,403	123	11,834	134	11,900	149	12,789	167	14,249	176	15,241	196	16,924	246	19,767			
Manitoba	24	2,778	55	5,722	63	5,439	65	5,578	71	5,811	69	5,744	77	6,091	79	6,475	78	6,137			
Total	7,374	1,276,440	7,254	1,253,747	7,315	1,231,856	7,294	1,217,766	7,178	1,130,247	7,142	1,089,642	7,153	1,040,481	6,991	1,024,974	7,015	1,005,475			

LISTE des ports où les navires peuvent être enregistrés, indiquant le nombre de navires nouvellement construits et enregistrés en Canada, pendant l'année terminée le 31 décembre 1890.

PROVINCE DE LA NOUVELLE-ECOSSE.

Port.	Nombre de navires.	Nombre de steamers.	Tonnage brut des steamers.	Total, tonnage enregistré.
Amherst.....				
Annapolis.....	6	1	32	1,015
Arichat.....				
Barrington.....	2			104
Canso.....				
Digby.....	2			733
Guysboro'.....				
Halifax.....	13	1	52	1,193
Liverpool.....	6	1	98	616
Lunenburg.....	24			4,661
Maitland.....	7			6,648
Parrsboro'.....	24			4,661
Pictou.....	7	4	593	2,032
Port-Medway.....	1			62
Port-Hawkesbury.....	1			23
Shelburne.....	6	1	16	509
Sydney.....	4			127
Truro.....				
Weymouth.....	4			783
Windsor.....	15	1	471	11,406
Yarmouth.....	8	1	142	955
Total.....	130	10	1,404	35,528

PROVINCE DE QUÉBEC.

Amherst, I. M.....				
Gaspé.....	2			158
Montréal.....	14	3	256	2,209
New-Carlisle.....	1			10
Percé.....				
Québec.....	29	3	1,140	1,823
Saint-Jean.....				
Total.....	46	6	1,396	4,200

PROVINCE DU NOUVEAU-BRUNSWICK.

Chatham.....	8	2	89	178
Dorchester.....	1			575
Moncton.....	4			781
Richibouctou.....				
Saint-Jean.....	28	2	132	4,716
Saint-André.....	1		11	8
Sackville.....	1			11
Total.....	43	4	232	6,269

LISTE des ports où les navires peuvent être enregistrés, etc.—*Suite.*

PROVINCE D'ONTARIO.

Port.	Nombre de navires.	Nombre de steamers.	Tonnage brut des steamers.	Total, tonnage enregistré.
Amherstburg				
Brockville				
Belleville				
Bowmanville				
Chatham	1			12
Cobourg	1	1	9	6
Collingwood				
Cornwall				
Deseronto				
Goderich	1	1	51	35
Hamilton	2	2	5	4
Kingston	7	5	115	1,045
Owen-Sound				
Ottawa	17	7	453	1,125
Picton				
Port-Burwell				
Prescott				
Port-Dover	1			39
Port-Hope	1	1	266	170
Port-Rowan				
Port-Stanley	2	2	110	73
Port-Arthur	2	2	21	15
Sarnia				
Saugeen	1	1	3	2
Sainte-Marie	1	1	24	14
Sainte-Catherine	1	1	4	3
Toronto	5	5	115	78
Windsor	1			41
Whitby				
Wallaceburg				
Total	44	29	1,176	2,662

PROVINCE DE L'ILE DU PRINCE-ÉDOUARD.

Charlottetown	5			1,000
---------------------	---	--	--	-------

PROVINCE DU MANITOBA.

Winnipeg	3	3	193	122
----------------	---	---	-----	-----

PROVINCE DE LA COLOMBIE-BRITANNIQUE.

Victoria	9	6	411	415
New-Westminster	20	20	2,296	1,529
Vancouver	12	8	475	420
Total	41	34	3,182	2,364

SOMMAIRE.

Nouveau-Brunswick	43	4	232	6,269
Nouvelle-Ecosse	130	10	1,404	35,528
Québec	46	6	1,396	4,200
Ontario	44	29	1,176	2,662
Ile du Prince-Edouard	5			1,000
Manitoba	3	3	193	122
Colombie-Britannique	41	34	3,182	2,364
Total	312	86	7,583	52,145

ETAT COMPARATIF des nouveaux navires construits et enregistrés au Canada pendant les années terminées le 31 décembre de chaque année, depuis 1874 jusqu'à 1891, inclusivement.

Provinces.	1874.		1875.		1876.		1877.		1878.		1879.		1880.		1881.		1882.	
	Navires.	Ton x.	Navires.	Ton x.	Navires.	Ton x.	Navires.	Ton x.	Navires.	Ton x.	Navires.	Ton x.	Navires.	Ton x.	Navires.	Ton x.	Navires.	Ton x.
Nouveau-Brunswick	90	42,027	65	33,433	61	31,040	54	31,158	56	27,368	43	19,067	63	18,896	57	18,259	66	16,820
Nouvelle-Ecosse	175	84,480	177	67,106	194	58,771	219	47,980	166	49,784	126	39,208	126	31,257	150	40,465	117	26,711
Québec	73	20,796	103	22,825	51	17,800	62	19,253	46	10,870	29	7,421	33	8,219	56	5,673	26	6,785
Ontario	50	10,797	53	7,760	47	5,397	28	3,316	30	2,409	42	2,464	44	3,610	55	5,111	55	4,369
Ile du Prince-Edouard	88	24,634	83	19,838	62	14,571	62	17,024	38	10,382	20	5,279	21	3,359	15	4,351	15	3,508
Colombie-Britannique	5	276	88	1	121	2	204	5	45	2	788	1	100	2	85	8	1,631	
Manitoba									1	15			2	116	2	116	1	289
Ajoutez les nouveaux navires construits au Canada et qui sont passés au Royaume-Uni avec un permis du gouverneur, sans être enregistrés.	490	183,010	480	151,012	416	127,700	430	118,985	339	100,873	265	74,227	271	65,441	336	74,060	288	60,113
Et les nouv. navires qui ont quitté Québec pour se faire enregistrer en Allemagne.	6	7,746			3	2,721	2	1,943	1	663							1	1,029
Total.	496	190,756	480	151,012	420	130,901	432	120,928	340	101,506	265	74,227	271	65,441	336	74,060	289	61,142
	1883.		1884.		1885.		1886.		1887.		1888.		1889.		1890.		1891.	
Nouveau-Brunswick	72	21,103	46	12,888	34	7,736	34	4,931	18	2,909	32	2,530	50	4,792	35	5,572	43	6,269
Nouvelle-Ecosse	202	35,765	178	42,032	102	24,703	93	20,943	87	12,310	116	12,965	126	19,645	150	33,907	130	35,528
Québec	42	6,594	32	3,815	29	4,556	27	2,683	23	2,868	23	2,669	27	3,759	25	4,880	46	4,200
Ontario	34	4,311	58	4,446	45	4,509	52	2,075	66	2,993	62	5,085	45	3,259	41	4,917	44	2,662
Ile du Prince-Edouard	17	5,343	21	5,189	11	1,707	12	1,318	7	601	12	1,412	12	1,503	12	2,008	5	1,000
Colombie-Britannique	5	849	15	6,675	6	648	8	154	9	376	18	448	12	840	15	876	41	2,364
Manitoba	2	123	37	3,366	13	320	3	98	8	439	1	11	8	548	7	218	3	122
Ajoutez les nouveaux navires construits au Canada et qui sont passés au Royaume-Uni avec un permis du gouverneur, sans être enregistrés.	374	74,090	387	72,411	240	43,179	229	32,207	224	22,516	264	25,130	280	34,346	285	52,378	312	52,145
Et les nouv. navires qui ont quitté Québec pour se faire enregistrer en Allemagne.					240	43,179	229	32,207	224	22,516	264	25,130	280	34,346	285	52,378	312	52,145
Total.	374	74,090	387	72,411	240	43,179	229	32,207	224	22,516	264	25,130	280	34,346	285	52,378	312	52,145

LIGNES DE CHARGE.

En consultant le rapport de l'année dernière, on verra qu'une commission de la conférence maritime internationale qui eut lieu à Washington en 1889, a publié un rapport au sujet de l'établissement d'un mode uniforme de marques ou de lignes de charge. Les conclusions de la commission se résument dans ces quelques lignes : " Cette question n'est pas assez mûre pour être débattue par la conférence, et doit être laissée aux négociations qui doivent avoir lieu entre les gouvernements des nations maritimes." La commission disait de plus, dans le corps de son rapport : " Les lois de plusieurs nations maritimes contiennent des dispositions au sujet du surchargement et qui permettent aux autorités locales de retenir les navires surchargés. Mais nulle part, excepté en Angleterre, il existe des règlements qui permettent de déterminer, au moyen d'une ligne de charge, si un navire est en mesure de porter un certain chargement."

Les dispositions dont il est question dans cet extrait du rapport de la commission de la conférence maritime internationale étaient contenues dans l'acte britannique de la marine marchande de 1876, articles vingt-six et vingt-sept, paragraphe 2 de ces deux articles. Mais cet acte fut modifié par un acte concernant l'établissement obligatoire d'une ligne de charge, et passé par le parlement impérial le 9 juin 1890 sous le titre " Acte modifiant les actes de la marine marchande au sujet de la ligne de charge." Avant l'adoption de l'acte modifié, un comité de ligne de charge avait été chargé d'élaborer des tables de franc-bord qui furent adoptées comme partie des dispositions de l'acte et par lesquelles est déterminé l'endroit où la ligne de charge doit être marquée sur chaque navire.

Les paragraphes suivants contiennent les règlements et font partie de l'acte de la marine marchande, 1876, tel que modifié par l'acte de la marine marchande de 1890 :—

" (1.) Le propriétaire de tout navire britannique (sauf les navires de moins de quatre-vingts tonneaux de jaugeage employés exclusivement au cabotage, les navires employés exclusivement à la pêche, et les yachts de plaisir,) devra, avant de déclarer son navire à la sortie d'un port du Royaume-Uni pour un voyage à l'égard duquel il est tenu de faire cette déclaration, ou, si la chose est impossible, aussitôt que possible ensuite, marquer sur chaque côté, au milieu du navire, ou le plus près possible du milieu, en blanc ou en jaune sur un fond sombre, ou en noir sur un fond pâle, un disque circulaire de douze pouces de diamètre, avec une ligne horizontale de dix-huit pouces de longueur tirée au centre du disque.

" (2.) Le centre de ce disque indiquera le maximum de la ligne de charge en eau salée auquel le propriétaire a l'intention de charger son navire pour ce voyage.

" (3.) Il devra aussi, en faisant la déclaration susdite, insérer dans le blanc de déclaration remis au percepteur ou autre principal officier des douanes, un énoncé écrit de la distance en pieds et en pouces entre le centre de ce disque et le bord supérieur de chacune des lignes indiquant la position des ponts du navire qui se trouvent au-dessus de ce centre.

" (4.) Si cet énoncé n'est pas fait dans le cas d'un navire quelconque, tout officier des douanes pourra refuser d'inscrire le navire à la sortie.

" (5.) Le capitaine du navire inscrira copie de cet énoncé dans l'acte d'engagement de l'équipage avant qu'il ne soit signé par aucun homme de l'équipage, et nul surintendant d'aucun bureau d'engagement pour la marine marchande n'engagera d'équipage avant que cette inscription ne soit faite.

" (6.) Le capitaine du navire inscrira aussi copie de cet énoncé dans le livre de loch officiel.

“(7.) Lorsqu’un navire aura été marqué tel que prescrit par la présente section, il restera ainsi marqué jusqu’à son prochain retour à un port de décharge dans le Royaume-Uni.”

Les dispositions qui suivent s’appliqueront à la marque des lignes de charge des navires britanniques employés au cabotage :

“(1.) Le propriétaire de tout navire britannique employé au commerce de cabotage sur les côtes du Royaume-Uni (sauf les navires de moins de quatre-vingts tonneaux employés exclusivement à ce commerce) devra, avant de faire voile d’un port quelconque, marquer sur chaque côté du navire, au milieu, ou le plus près possible du milieu, en blanc ou en jaune sur un fond sombre, ou en noir sur un fond pâle, un disque circulaire de douze pouces de diamètre, avec une ligne horizontale de dix-huit pouces de longueur tirée au centre de ce disque.

“(2.) Le centre de ce disque indiquera le maximum de la ligne de charge en eau salée auquel le propriétaire a l’intention de charger le navire, jusqu’à ce qu’il ait donné avis d’un changement.

“(3.) Il devra aussi, une fois tous les douze mois, immédiatement avant que le navire ne prenne la mer, envoyer ou remettre au percepteur ou autre principal officier des douanes au port d’enregistrement du navire, un énoncé écrit de la distance en pieds et en pouces entre le centre de ce disque et le bord supérieur des lignes indiquant la position des ponts du navire qui se trouvent au-dessus de ce centre.

“(4.) Le propriétaire, avant que le navire ne prenne la mer après un renouvellement ou un changement du disque, enverra ou remettra au percepteur ou autre principal officier des douanes du port d’enregistrement du navire, avis par écrit de ce renouvellement ou changement, ainsi que l’énoncé écrit ci-dessus mentionné de la distance entre le centre du disque et le bord supérieur de chacune des lignes de pont.

“(5.) S’il manque d’envoyer ou remettre l’avis ou l’énoncé dont l’envoi ou la remise est prescrite par la présente section, le propriétaire sera passible d’une amende n’excédant pas cent louis.

“(6.) Lorsqu’un navire aura été marqué tel que le prescrit la présente section, il restera ainsi marqué jusqu’à ce qu’avis d’un changement ait été donné.

“(7.) L’acte de la marine marchande, 1890, article 5, prescrit ce qui suit : “Pour les fins de l’acte de la marine marchande, 1876, tel que modifié par le présent acte, l’expression ‘milieu du navire’ signifiera le milieu de la longueur de la ligne de charge mesurée à partir du côté d’avant de l’étrave et allant au côté d’arrière de l’étambot.”

“(8.) Dans les règlements faits par le bureau du commerce, en vertu de l’article 2, paragraphe 2, de l’acte de la marine marchande, 1890, il est prescrit comme suit : Le capitaine d’un navire britannique, avant de quitter un dock, quai, port ou havre du Royaume-Uni, *des possessions de Sa Majesté, ou de l’étranger*, pour prendre la mer, devra inscrire dans le livre le loch officiel du navire toutes les particularités notées au certificat approuvant la position du disque.”

Sous l’empire de l’article 2, de l’acte de la marine marchande, 1890, le bureau de commerce a fait des règlements en vertu desquels les tables de franc-bord du comité chargé de déterminer les lignes de charge des navires marchands furent adoptées pour marquer tous les navires, qu’ils soient enregistrés dans le Royaume-Uni, ou dans les possessions de Sa Majesté. Ces marques furent adoptées pour établir uniformité dans la marque des navires, et ne s’appliquent qu’aux navires ayant chargement. Les francs-bords assignés par les tables conviennent aux navires de la classe la plus élevée consignés dans le registre du Lloyd ou d’une résistance équivalente, et sont augmentés par les navires d’une résistance inférieure.

Par les règlements les navires sont sujets aux modifications suivantes :—

“Les navires en bois dur, *i. e.*, d’autre bois que le sapin ou le pin, classés A (rouge) au Lloyd, auront leurs francs-bords augmentés, par les tables, de 8 pour 100.

“Les navires en bois dur classés \mathcal{A} au Lloyd auront leurs francs-bords augmentés par les tables de 15 pour 100.”

Les navires en bois dur non classés auront leurs francs-abords augmentés, par les tables, de 20 pour 100, à moins qu'ils ne soient inspectés, et dans ce cas leur franc-bord dépendra de leur condition.”

“Les navires en bois tendre devront faire modifier leur coefficient de finesse au sujet de l'excédent de longueur enregistrée causé par l'épaisseur extraordinaire de bord. Les tables pourvoient déjà à celui des navires en bois dur.”

“Les navires en bois tendre classés A (rouge) au Lloyd auront leurs francs-bords augmentés, par les tables, de 10 pour 100.”

“Les navires en bois tendre classés \mathcal{A} au Lloyd auront leurs francs-bords augmentés de 20 pour 100.”

“Les navires en bois tendre non classés auront leurs francs bords augmentés, par les tables, de 25 pour 100, à moins qu'ils ne soient inspectés, et dans ce cas leur franc-bord dépendra de leur condition.”

Il y a aussi une différence entre les francs bords d'été et d'hiver, et entre les francs-bords en eau douce et ceux en eau salée. En outre de l'acte et des règlements, les navires à voiles seront marqués par une ligne verticale et deux lignes horizontales à angles droits avec le haut et le bas de la ligne verticale, et marqués respectivement **F.** (freshwater) et **W.N.A.** (Winter North Atlantic), comme suit :

W.N.A.  **F.**

La ligne verticale s'étendra au-dessus de la ligne horizontale passant par le centre du disque, laquelle ligne horizontale est la ligne de charge pour l'été. Les lignes verticale et horizontale seront placées à 21 pouces en avant du disque. “Les navires à voiles faisant uniquement le cabotage seront marqués seulement par la ligne indiquant le maximum de ligne de charge en eau douce.

Ces dispositions prirent effet à partir du 9 décembre 1890 pour les navires enregistrés dans le Royaume-Uni, et l'acte prescrit qu'elles prendront effet le 9 juin 1891 pour les navires enregistrés dans ses possessions.

Le tarif de droits pour l'inspection et la détermination de franc-bord aux navires dans le Royaume-Uni est comme suit :—

	£	s.	d.
Pour navires au-dessous de 300 tonneaux bruts.....	1	1	0
do de 300 ton. et au-dessus 1,000 ton. bruts.....	2	2	0
do de 1,000 do do 2,000 do	3	3	0
do de 2,000 do do 3,000 do	4	4	0
do de 3,000 do do 4,000 do	5	5	0
do de 4,000 et au-dessus.....	6	6	0

L'article 3 de l'acte de la marine marchande, 1890, pourvoyant à une législation dans les possessions de Sa Majesté concernant la fixation, la marque et l'attestation de lignes de charge dans ces possessions, législation basée sur les principes de l'acte impérial, et prescrivant qu'elle aurait le même effet quand aux navires enregistrés dans les colonies que s'ils étaient marqués, etc., comparativement à l'acte impérial.

“Il était évident que l'acte impérial de 1890 serait nuisible aux intérêts maritimes du Canada s'il était appliqué à tous les navires enregistrés au Canada. Aussi le gouvernement de Sa Majesté fut promptement prié par câblegramme et par messages du gouverneur général en conseil, de suspendre l'opération de l'acte, en ce qu'il touchait aux navires canadiens, jusqu'à ce qu'un bill pût être préparé et sanc-

tionné par le parlement, ainsi que voulu par l'article 3 de l'acte impérial. Le 4 mai 1891, nous reçûmes du gouvernement de Sa Majesté la réponse que la mise à effet de l'acte impérial touchant les navires canadiens serait retardée jusqu'au 1er octobre 1891.

Le 11 mai 1891, l'avis suivant fut publié par le département de la marine :

“Ce département a reçu avis que le conseil impérial de commerce va retarder de mettre à effet l'acte impérial de 1890 relatif à la marque des lignes de charge, en ce qui concerne les navires enregistrés en Canada, jusqu'au 1er octobre prochain, au lieu du 9 juin fixé par l'acte en question.”

En même temps une pétition signée par un très grand nombre de propriétaires et de gérants de compagnies de navires fut envoyée à Son Excellence le gouverneur général, au Sénat et à la Chambre des Communes ; en voici la substance :

“L'acte de 1890 concernant la ligne de charge prescrit que les navires canadiens allant aux Etats-Unis ne pourront pas mettre à la voile après le 9 juin 1891 sans porter la marque obligatoire d'une ligne de charge.

“En ce qui concerne les navires canadiens, les pertes résultant du surcharge-ment n'ont pas été dans une proportion telle qu'elle puisse justifier une loi aussi sévère.

“Si, cependant, le gouvernement du Canada jugeait nécessaire de faire une loi en la matière, ce serait, pour les raisons suivantes, une grande injustice si une ligne de charge était imposée à la date mentionnée (9 juin 1891).

“Pour fixer la ligne de charge il est nécessaire d'entrer le navire dans un bassin afin de vérifier sa longueur et sa profondeur hors membrure. Cela ne peut avoir lieu, parce que nous n'avons pas au Canada d'inspecteurs chargés de noter ces particularités, etc.

“C'est pourquoi nous demandons qu'il soit pris avec le gouvernement impérial des arrangements à l'effet qu'une ligne de charge ne soit pas imposée de force aux navires canadiens, soit ici ou dans le Royaume-Uni, avant le mois de janvier 1892, mais que les armateurs aient la liberté de demander que leurs navires soient marqués en attendant par des inspecteurs nommés comme dit ci-après :

“Eu égard à la flottabilité connue de nos navires en bois d'épinette et à leur modèle différent, il est impossible en toute justice de les assujétir à des règlements applicables aux navires en fer et en acier. Ces règlements ont été préparés dans le Royaume-Uni par le conseil de commerce, en collaboration avec le Lloyd anglais. La plupart de nos navires en bois étant classés au Bureau Véritas, il importe qu'il y ait des tables et des règlements spéciaux pour eux ;

“C'est pourquoi nous demandons que s'il doit y avoir une ligne de charge, elle soit marquée par des inspecteurs, ici et dans le Royaume-Uni (nommés par le gouvernement canadien), qui aient une connaissance spéciale de nos navires en bois et de leur capacité connue pour le transport de poids mort, et que de plus, le Lloyd anglais, le Bureau Véritas, l'American Record, et plusieurs autres administrations bien connues soient de temps à autre autorisés par le gouvernement à fixer la ligne de charge sur les navires canadiens classés dans leurs registres ;

“Que les inspecteurs, en fixant la ligne de charge d'un navire, lui tiennent compte du franc-bord qu'il avait avec des chargements antérieurs qu'il aura transportés saufs, et de toutes les circonstances connues qui peuvent être favorables à sa capacité de transport.”

De vives représentations furent faites au département par des propriétaires de navires d'un faible tirant d'eau au sujet de l'effet désastreux des règlements impériaux concernant la ligne de charge sur certaines classes de navires canadiens. Les extraits suivants d'une lettre écrite par un armateur de Saint-Jean donne une juste idée des opinions exprimées :—

* * * “Je sais que si les règlements du conseil de commerce britannique sont adoptés par notre gouvernement et appliqués à nos navires peu profonds, l'effet en

sera désastreux pour nous. Voici pourquoi : nos navires sont construits de haute classe et équipés spécialement pour le commerce de la rivière Platte et du Brésil ; nous faisons la concurrence à des navires étrangers qui ne sont pas soumis aux restrictions de la ligne de charge, et vous savez que le sucre expédié de la plupart des ports du Brésil est de la cassonade humide en balles dont l'égouttement constitue une perte de 15 à 20 pour 100 sur le voyage ; or, comme il est d'usage d'embarquer une bonne cargaison au port de chargement, le capitaine allège son navire en en pompant une bonne partie par-dessus bord. Vous pouvez donc voir que si nous sommes forcés par notre gouvernement de marquer nos navires d'une ligne de charge égale à celle qui portent les navires sur l'Atlantique du nord en hiver, puis aux ports du Brésil de ne charger que jusqu'à cette ligne, puis dans la traversée aux Etats-Unis ou au Canada de rejeter par-dessus bord un cinquième de cette cargaison au moyen de la pompe, lorsque le navire arrivera à destination il ne lui restera pas beaucoup de fret à percevoir, car ces cargaisons sont payables d'après le poids qu'elles ont quand elles sont délivrées. Cela aura pour résultat de faire passer aux mains d'armateurs étrangers le commerce de transport de cette cassonade.

“ Le franc-bord d'hiver sur l'un de mes navires, tel que déterminé par les tables de franc-bord, serait deux pieds. Ce navire a transporté des cargaisons de ports où son tirant d'eau n'aurait pas pu excéder 11 pieds 6 pouces, en conséquence, son franc-bord était de 35 pouces. Il ne marchait pas aussi bien et n'était pas aussi bon navire de mer avec ce franc-bord que lorsqu'il portait une cargaison de 175 tonneaux de plus et n'avait que 12 pouces de franc-bord, et il a porté sans accident une cargaison encore plus considérable dans une tempête. D'autres de mes navires ont navigué pendant des années, transportant de la houille d'Angleterre au Brésil et à la rivière Platte et rapportant des cargaisons de sucre au Canada, sans qu'il leur soit jamais arrivé d'accidents, et cependant si les règlements du conseil de commerce leur étaient appliqués nous serions obligés de leur donner de 9 à 12 pouces de plus de franc-bord, et nous les priverions de tout les profits du voyage.

“ Bien qu'il puisse être nécessaire d'avoir un acte au sujet de la ligne de charge, ce ne devrait pas être une loi qui serait préjudiciable à nos navires d'un faible tirant d'eau. Si les règlements du conseil de commerce peuvent ne pas faire de tort aux navires d'un grand tirant d'eau, appliqués à nos navires peu profonds et larges ils seraient leur ruine.”

Conformément à l'article 3 de l'Acte de la marine marchande, 1870, le ministre de la marine et des pêcheries a préparé et présenté au parlement canadien un projet de loi qui embrasse les principes généraux de l'acte impérial, mais qui en diffère sur deux points importants : les tables de franc-bord, qui font partie des règlements du conseil de commerce, ne furent pas adoptés comme partie des dispositions du bill. Celui-ci prescrivait que le propriétaire ou capitaine d'un navire serait dans tous les cas l'une des deux personnes qui devraient déterminer le niveau auquel le centre du disque serait placé au-dessous de la ligne de pont marquée en vertu des dispositions du bill. Les règlements du conseil de commerce ne permettent pas aux propriétaires ou capitaines de prendre part à la fixation des lignes de charge.

Il était prescrit par le bill que le maximum de la ligne de charge en eau salée serait déterminé par un inspecteur du Lloyd anglais, ou un inspecteur du Bureau Véritas français, ou un gardien de port désigné par le gouverneur en conseil, aidé par le propriétaire ou capitaine du navire ; il était aussi prescrit que le bill ne s'appliquerait pas aux navires d'un tonnage de moins de 150 tonneaux.

L'objection aux tables de franc-bord adoptées par le conseil de commerce repose sur le fait qu'elles ne conviennent pas aux navires canadiens en bois de moins de 600 tonneaux. Ces navires font le cabotage sur les côtes américaines du nord et du sud, où les havres sont peu profonds. Ils ont un grand bau, sont d'un faible tirant d'eau,

de haute classe et très solidement construits avec des matériaux forts et lourds. L'eau étant très basse sur les côtes des pays avec lesquels ils font commerce ainsi que sur la côte canadienne, les navires d'un faible tirant d'eau sont les seuls qui puissent rivaliser avec ceux d'autres nations qui ne sont soumis à aucune restriction ou à des règlements très restreints au sujet de la ligne de charge. On a affirmé que les tables de franc-bord du conseil de commerce ne conviennent qu'aux navires britanniques ; qui sont bien différents des caboteurs canadiens ; aussi leur application aurait le plus malheureux effet sur le cabotage avec les Etats-Unis, l'Amérique du Sud et les Antilles, commerce que les armateurs des provinces maritimes ont tant travaillé à établir. Nous avons déjà démontré par la lettre d'un armateur que l'application des tables augmenterait de 12 pouces à 2 pieds environ le franc-bord d'un navire qui peut être regardé comme un échantillon des caboteurs canadiens, et ôterait à son propriétaire le moyen de prendre une cargaison suffisante pour que son navire pût rémunérer. Un rapport dans ce sens a été fait par le lieutenant A. R. Gordon, M.R., qui a eu, à Saint-Jean, une conférence avec des armateurs et autres intéressés au cabotage. Il a été démontré que dans le seul port de Saint-Jean près de 400 navires souffriraient gravement de l'adoption des tables de franc-bord de l'acte impérial.

Le ministère a fait observer aussi que des navires étrangers partant de ports britanniques n'étaient pas obligés de se soumettre à l'Acte de la ligne de charge, et qu'un navire étranger sur lequel la marque de charge avait été fixée en vertu de l'acte de 1890, pourrait charger dans un port du Royaume-Uni jusqu'à ce que la ligne fût submergée, puis partir de ce port après avoir notifié les fonctionnaires impériaux de sa condition et de son intention de mettre à la voile. Ceci, naturellement, serait très préjudiciable aux navires canadiens marqués d'après l'acte impérial, dans un port britannique ou étranger.

Le bill déposé par le ministre de la marine et des pêcheries fut déféré à une commission spéciale du parlement, approuvé et adopté par les deux chambres.

Comme il devait s'écouler quelque temps avant qu'il pût recevoir la sanction royale, on jugea nécessaire de prier le gouvernement de Sa Majesté de retarder jusqu'au premier janvier 1892 l'application de l'acte impérial aux navires canadiens enregistrés.

En conséquence, le 26 juin 1891, une dépêche fut envoyée au ministère des colonies, avec une minute du conseil demandant la prorogation de la date fixée pour l'application de l'acte impérial de 1890 aux navires canadiens. Cette demande fut accordée, et l'application de l'acte retardée jusqu'au premier janvier 1892.

Comme le bill canadien n'a pas encore reçu la sanction du gouvernement impérial, nous avons jugé à propos de demander que l'acte impérial concernant la mise à effet de ligne de charge soit encore retardée pour les navires canadiens. Le gouvernement de Sa Majesté a obtempéré à cette demande et accorde un délai jusqu'au premier mai prochain. Information en a été donné au ministère par un câblegramme du haut commissaire du Canada.

On étudie en ce moment la question de modifier l'acte canadien concernant la ligne de charge de façon à le rendre acceptable aux gouvernements impérial et canadien, mais jusqu'ici il n'est pas encore en opération en Canada.

CHARGEMENTS DE PONT.

Dans le cours de la session du parlement impérial qui eut lieu au commencement de l'année 1890, un projet de loi fut déposé sous le titre " Bill à l'effet de modifier la loi concernant les chargements de bois sur le pont des navires en hiver, les cloisons dans les navires en fer et le débarquement du bétail." Au mois de novembre de la même année, il fut déposé un autre bill intitulé : " Bill à l'effet de prévenir le chargement de bois sur le pont des navires en hiver." L'intention des auteurs de ce bill était de modifier l'acte de la marine marchande de façon à en abroger la partie qui touche au transport des chargements de pont en hiver. Le bill ne devint pas loi. Dans l'état actuel de la loi en Angleterre et au Canada, les navires ont la permission de transporter des chargements de pont jusqu'à une hauteur de 3 pieds au-dessus du pont. Le bill proposé avait principalement pour objet d'empêcher le transport d'articles en bois sur le pont des navires.

Les autorités impériales avaient invité le gouvernement canadien à présenter les observations qu'il pouvait désirer faire sur la législation proposée, dans le cas où un projet de loi de même nature serait déposé pendant une autre session.

En conséquence, et suivant vos instructions, j'ouvris une enquête dans le port de Saint-Jean, Nouveau-Brunswick, lors d'une réunion du bureau de commerce de cette ville, les 27, 28 et 29 janvier 1891. L'enquête eût lieu à Saint-Jean parce qu'il est le principal port canadien d'où les navires portant des chargements de bois de service ou de planches font voile en hiver.

Des dépositions furent données par des capitaines, pilotes et autres personnes au fait de la question des chargements de pont. La preuve tendit à démontrer qu'un plein chargement de pont de bois de charpente scié à fleur de la lisse du navire est préférable à un chargement de pont de 3 pieds, ou à l'absence de tout chargement de pont, car il peut être plus solidement amarré qu'un chargement de 3 pieds. Presque tous les témoins interrogés ont déclaré qu'il y a moins de danger pour les navires—par conséquent pour la vie—lorsqu'il y a des chargements de pont, parce que les navires sans chargements de pont ne tiennent pas aussi fermement la mer dans les grands vents et embarquements de grosses lames qui avarient le pont. La majorité des témoins a exprimé l'opinion qu'un navire ayant un chargement de pont de 4 pieds 9 pouces résiste mieux aux grosses mers que s'il n'avait aucun chargement de pont, ou seulement un chargement de 3 pieds, car alors l'eau passe par-dessus bord au lieu de rester entre le pont et la lisse. Ils ont dit aussi que lorsque des navires portant un chargement de pont de 3 pieds embarquent des lames, celles-ci peuvent démarrer le chargement et avarier les parois. Ils ont représenté que tout cela serait évité si le chargement de pont était porté au-dessus de la lisse et solidement amarré par le travers, ce qui ne laisserait pas d'espace où l'eau pourrait rester et causer des avaries.

Le bureau de commerce et des particuliers d'Halifax ayant des intérêts maritimes m'ont adressé des lettres dans lesquelles ils blâment les démarches qui ont été faites pour amener l'abolition des chargements de ponts, et déclarent que la loi actuelle est juste pour les armateurs et une sauvegarde pour les matelots.

Une recommandation a été faite dans le sens de la preuve aux autorités impériales, auxquelles nous avons transmis copie des procès-verbaux de l'enquête, avec rapport du lieutenant Gordon, M.R. Nous avons aussi suggéré que si notre recommandation était favorablement accueillie, le Royaume-Uni et le Canada fassent en

même temps une loi qui établisse les chargements de pont, en hiver, à la hauteur de la grande lisse.

Il est à regretter que le gouvernement de Sa Majesté, suivant en cela l'avis du bureau de commerce, n'ait pas répondu favorablement à cette proposition.

Le bureau de commerce, cependant, n'a pas encore réfuté les raisons exposées plus haut à l'appui de la recommandation.

INSPECTION DES EXPÉDITIONS DE BÉTAIL EXPORTÉ DU CANADA.

Le 10 septembre 1890, le Très honorable secrétaire d'Etat des colonies transmettait à Son Excellence le gouverneur général une dépêche qui renfermait un exemplaire du bill (n^o 2) modifiant l'acte de la marine marchande, lequel projet de loi, présenté à la Chambre des Communes anglaises, proposait de modifier la loi concernant les chargements de bois sur le pont des navires en hiver, les cloisons dans les navires en fer et le débarquement du bétail dans le Royaume-Uni.

Il était aussi dit dans la dépêche qu'une commission départementale présidée par le Très honorable H. Chaplin, M. P., président du conseil d'agriculture, étudiait au même moment les conditions dans lesquelles le bétail était importé dans le Royaume-Uni, et que le conseil impérial de commerce serait heureux de communiquer à la commission tous les renseignements que les autorités des possessions de Sa Majesté jugeraient à propos de fournir sur la question.

Voici un extrait de la minute du conseil envoyée, sur ce sujet, au Très honorable secrétaire d'Etat des colonies: "Le ministre (de la marine) a donné ordre de faire instituer, par les officiers de son département, une investigation complète sur l'opération de la loi actuelle concernant les chargements de bois sur le pont des navires et l'expédition du bétail, dont il fera connaître le résultat à Votre Excellence (le gouverneur général) pour le transmettre en temps opportun au Très honorable premier secrétaire d'Etat des colonies."

Suivant vos instructions, je me rendis à Montréal où, le 5 janvier 1891, j'ouvris une enquête au sujet du commerce d'exportation du bétail entre le Canada et la Grande-Bretagne. L'enquête eut lieu dans la salle du conseil des commissaires du havre, et fut suivie par un grand nombre d'exportateurs de bétail, d'armateurs, d'agents de steamers, de représentants de l'Association des assureurs maritimes, de gens préposés au soin des bestiaux dans la traversée de l'Atlantique, et de marchands de Montréal.

Les témoignages donnés à l'enquête contenaient des renseignements très précieux sur le mode d'embarquement des bestiaux, l'époque où les steamers reçoivent des chargements de cette nature, la condition dans laquelle se trouve le bétail en arrivant des enclos, les équipements sur chaque pont des steamers, les moyens de ventilation, sur la question de savoir si le bétail doit être placé sur les écoutilles ou non, la nourriture et l'eau qui lui sont données, où il est transporté, et si l'eau salée peut lui faire tort. Il a été aussi donné des témoignages au sujet du traitement des bouviers à bord des navires, de la nourriture qui leur est servie, s'ils doivent signer le rôle d'engagement et se trouver ainsi sous le contrôle immédiat du capitaine et des officiers du bord. Nous avons recueilli beaucoup de données sur l'adaptation des différentes classes de navires affectés à ce commerce, et sur la moyenne des pertes de bétail transporté par des navires de lignes régulières et des navires qui font le com-

merce en passant. Nous avons encore obtenu d'autres renseignements qui, tous, se trouvent dans le compte rendu *verbatim* des témoignages recueillis à l'enquête tenue aux ports de Montréal, Québec et Trois-Rivières. Le compte rendu a été publié en 1891, sous la forme de livre bleu de notre ministère. On y verra par les témoignages que le commerce d'exportation des bestiaux a été conduit avec beaucoup de soin et d'une manière sûre. Il en ressort que les pertes de bétail encourues par les principales lignes de steamers ont été très faibles, dépassant à peine une demie de 1 pour 100. D'autres navires qui transportaient du bétail tard à l'automne ont essuyé des temps exceptionnellement gros ; mais c'étaient des navires communément désignés sous le nom de *rôdeurs de l'Océan*, et n'avaient ni les équipements ni les accessoires nécessaires pour leur permettre de résister à la violence des vents, et en même temps pour donner la ventilation indispensable aux bestiaux logés au-dessous des écoutes.

Le 26 février fut rendu, suivant votre recommandation du 9 février 1891, un arrêté du conseil informant le gouvernement de Sa Majesté qu'une enquête avait révélé des faits importants en rapport avec le transit de bestiaux du Canada au Royaume-Uni, et transmettant en même temps un exemplaire de la preuve établie à l'enquête, pour être communiqué à la commission interdépartementale qui siégeait alors à Londres. Le même arrêté contenait votre recommandation qu'un bill fût passé à la session du parlement qui approchait alors (1891), prescrivant une inspection complète, par le gouvernement, des navires affectés au commerce transatlantique des bestiaux, et établissant les règles et règlements nécessaires.

Le rapport de la commission départementale du conseil impérial de commerce et du conseil d'agriculture fut publié en temps, et le rapport de notre enquête lui fut annexé.

Ci-suit un résumé des conclusions auxquelles la commission en est arrivée:—

“ Nous avons étudié les différentes questions qui ont été soumises à la commission, et nous allons faire connaître les conclusions auxquelles nous en sommes venus.

“ La preuve établit clairement—

“(i) Que le transport du bétail à travers l'Atlantique est un commerce fort important opéré sur différentes espèces de navires par des particuliers, et réglé en partie par les intéressés et en partie par une inspection officielle, au nom des gouvernements des Etats-Unis, du Canada et de Sa Majesté, aux ports d'embarquement et de débarquement.

“(ii) Que le transport heureux d'animaux sur mer est influencé jusqu'à un certain point par leur condition avant l'embarquement, spécialement après de longs voyages par terre.

“(iii) Que dans les beaux temps le transport du bétail sur mer est fait en sûreté, avec un minimum de pertes et des souffrances relativement légères, même dans des navires qui ne jaugent que 1,200 tonneaux.

“(iv) Que dans les gros temps, soit en été ou en hiver, bien que ce soit plus fréquent en hiver, même sur les meilleurs navires, le bétail est toujours exposé à des souffrances et quelquefois à des pertes sérieuses ; mais que, avec un abri, une ventilation, un espace et des équipements suffisants, un bon arrimage, de bons soins et une navigation habile, la moyenne de pertes et de souffrances peut être diminuée davan-

Le commerce de bétail entre le Canada et le Royaume-Uni est devenu très important, et constitue un facteur notable dans les exportations de notre pays, comme en font foi les données suivantes: le chiffre des exportations, qui était de 7,639 têtes de bétail en 1877, s'est élevé à 83,588 en 1889, à 121,309 en 1890, et à 112,397 en 1891. Sur ce dernier chiffre, 3,088 têtes de bétail ont été exportées de Montréal aux États-Unis et de là expédiées en Angleterre. Quoique formant partie du total des exportations du Canada, ils n'ont pas été inspectés par des fonctionnaires canadiens avant de quitter Montréal, et étant expédiés de ports américains ils seront probablement sur la liste au port de débarquement dans la Grande-Bretagne. On voit donc que 109,309 têtes de bétail ont été expédiées directement de Montréal à des ports du Royaume-Uni en 1891. Le rapport de la commission des conseils de commerce et d'agriculture fait observer que les progrès du commerce canadien ont été, pendant la même période, moins sujet aux fluctuations que celui du commerce des États-Unis; les accroissements ont été plus réguliers d'année en année, tout en accusant un développement considérable.

Dans le but d'encourager ce commerce, autant que la chose peut se faire au moyen de la législation, et faire disparaître les causes qui pourraient amener la perte, le dommage ou le mauvais traitement du bétail ou des bouviers à bord des bâtiments, un acte (54-55 Viet., ch. 36) intitulé: "Acte concernant l'expédition du bétail" a été sanctionné pendant la dernière session. Une copie de cet acte est publiée dans une annexe du présent rapport.

En conséquence du pouvoir conféré au gouverneur général en conseil par le 3e article de cette loi, des règlements ont été établis pour l'équipement et l'inspection des navires qui font le commerce transatlantique du bétail. Ces règlements sont publiés dans une annexe du présent rapport.

L'article 4e de l'acte pourvoit à la nomination de deux inspecteurs. Sous l'empire de ce pouvoir, deux inspecteurs ont été nommés au port de Montréal; ils sont rénumérés à même les honoraires perçus sur le bétail expédié, à raison de 2 contins par tête, jusqu'à la concurrence de \$1,000 chacun par année; ils ont aussi un bureau et les faux frais de leur charge.

Le 24 octobre 1891, MM. George H. Pope et E. Baker Morgan furent constitués inspecteurs. Il leur fut donné provisoirement un bureau dans la bâtisse occupée par l'inspecteur des bateaux à vapeur à Montréal; ils en auront un autre à l'ouverture de la navigation.

Le rapport suivant des inspecteurs fait connaître le nombre de navires équipés et inspectés en vertu des règlements, le nombre des bestiaux expédiés de Montréal et leurs pertes, depuis le 1er novembre, jour où l'acte est entré en vigueur, jusqu'au 21 novembre, où les expéditions de bétail prirent fin. On remarquera que les pertes ont été très faibles, et on en conclura que l'inspection des exportateurs a déjà fait du bien au commerce du bétail.

MEMO. des expéditions de bétail du port de Montréal, du 1er au 21 novembre 1891, inspectées par Geo. H. Pope et E. B. Morgan.

1891.	Steamer.	Destination.	Mou- tons.	Bêtes à cornes.		Honorai- res perçus.	Observations.
				Expé- diées.	Per- dues.		
						\$ cts.	
4 Nov.	Norwegian.....	Glasgow.....		364		7 28	
4 do	Mongolian.....	Londres.....	75	405	2	8 10	
4 do	Lake Huron.....	Liverpool.....		131	7	2 62	
5 do	Texas.....	do.....		241	10	4 82	Pas très sûr. La li- gne Dominion ne tient pas de comp- te ici.
5 do	Concordia.....	Aberdeen.....		254	3	5 08	
5 do	Cynthiana.....	do.....	100	651		13 02	
5 do	Fremona.....	Dundee.....		457		9 14	
6 do	Grimm.....	Aberdeen.....		509		10 18	
7 do	Dracona.....	do.....		323		6 46	
7 do	Sarnia.....	Liverpool.....		127		2 54	Pas de rapport.
7 do	Colina.....	Glasgow.....		195		3 90	
12 do	Sarmatian.....	do.....		394		7 88	
12 do	Lake Nepigon.....	Liverpool.....		56		1 12	
12 do	Monte Videan.....	Londres.....	381	186		3 72	
12 do	Gerona.....	Dundee.....		776		15 52	
12 do	Alcedes.....	Glasgow.....		241		4 82	
14 do	Labrador.....	Liverpool.....		170		3 40	Pas de rapport.
14 do	Steinhof.....	Aberdeen.....		484	1	9 68	
16 do	Kehrweider.....	Dundee.....		479		9 58	Pas arrivé.
17 do	Corean.....	Glasgow.....		460		9 20	
18 do	Lake Ontario.....	Liverpool.....		43		0 86	Pas rapporté.
18 do	Rosarian.....	Londres.....	300	203		4 06	Perdu 2 moutons.
19 do	Dominion.....	Liverpool.....		506		10 12	
19 do	Scandinavian.....	Glasgow.....		379		7 58	
19 do	Storm King.....	do.....		250		5 00	
21 do	Lake Winnipeg.....	Liverpool.....	101	184		3 68	
			957	8,468	23	169 36	

GEO. H. POPE.

PIGEONS MESSAGERS ENTRE L'ILE DE SABLE ET HALIFAX.

En consultant le rapport de l'année dernière, on verra que le ministère de la marine s'est intéressé à la question de créer, entre l'île de Sable ou des endroits dangereux sur les côtes de la Nouvelle-Ecosse et Halifax, un service de messages par le moyen de pigeons domestiques entraînés. Un colombier a été équipé à cet effet, et un naturaliste d'expérience a été chargé, moyennant une rétribution de \$100 par année, d'entraîner les jeunes pigeons et d'en surveiller l'élevage. Un attaché du ministère à l'agence d'Halifax a été employé à les nourrir et à en prendre soin. Le major général Cameron, de Kingston, qui a beaucoup étudié la question des pigeons messagers et leur entraînement pour des fins pratiques, a été prié par le ministère de visiter Halifax au mois d'août dernier et de faire un rapport sur les progrès de l'établissement. Son rapport sera publié dans le supplément.

COMMISSAIRES DE PILOTAGE.

Les relevés annuels des commissaires de pilotage sont publiés au supplément. La question des droits de pilotage imposés aux navires qui entrent dans des ports où il n'y a pas de commissaires ou qui en sortent est en ce moment à l'étude, dans le but de faire quelques changements aux sommes payées aux pilotes. Le ministère s'occupe aussi du pilotage obligatoire en rapport avec les règlements du "pavillon blanc," mais on n'a encore rien fait pour modifier les règlements actuels.

CAPITAINES DE PORTS ET MAITRES DE HAVRES.

Les relevés annuels des capitaines de ports seront publiés dans le supplément, ainsi que les relevés des maîtres de havres pour l'année 1891.

AMÉLIORATIONS SUR LA RIVIÈRE FRASER.

Depuis quelques années le gouvernement fédéral s'est employé à améliorer l'entrée de la rivière Fraser en construisant des pilotis, etc., pour retenir le courant dans un seul grand chenal du delta, croyant qu'il s'approfondirait lui-même, comme cela s'est fait à l'embouchure du Mississipi. Ce travail est d'une importance vitale pour New-Westminster, et la chambre de commerce de cette ville s'est activement appliquée à le pousser en tenant constamment sous les yeux du public les besoins de la marine locale. En rapport avec le même travail, notre ministère entretient les bouées, il a fait faire une étude hydrographique spéciale et a publié une carte qui fait voir les derniers sondages exécutés à l'entrée de la rivière. Malgré tout cela, la chambre de commerce de New-Westminster, dans son huitième rapport annuel publié l'année dernière, a cru devoir blâmer le ministère et accuser indirectement nos officiers d'avoir fait de fausses représentations et négligé ses intérêts. Il est dit dans ce rapport que le capitaine Lewis, agent de notre ministère, avait refusé, au mois de février 1888, de poser des bouées-espars dès qu'il en avait été prié, et avait aussi publié qu'un navire tirant plus de 17 pieds d'eau ne pourrait pas remonter la rivière. Des investigations faites à ce sujet ont établi que le capitaine Lewis a posé les bouées aussitôt qu'il en a reçu l'ordre officiel, et que ce qu'il avait publié au sujet de la Fraser était basé sur la carte la plus récente de cette rivière.

En conséquence des représentations de la chambre de commerce, le capitaine Lewis reçut instruction de vérifier la profondeur de l'eau dans la rivière; il constata 12 pieds à eau basse des grandes marées, même en certains endroits 8 pieds seulement.

On s'est plaint aussi d'une carte publiée par notre ministère à la suite des études hydrographiques faites par le ministère des travaux publics en 1888. Cette carte soulevait tant d'objections parce qu'on y avait inséré une ligne centrale de 3 brasses et parce que les sondages faits en amont de Sand-Heads y avaient été copiés sur la vieille carte de l'Amirauté, qu'elle fut retirée, et une nouvelle levée hydrographique fut faite jusqu'à un endroit en amont de New-Westminster. Comme il est dit dans une autre partie du présent rapport, une nouvelle carte basée sur cette étude a été publiée et corrigée depuis; je crois que celle donne satisfaction.

Il est évident à en juger par les changements rapides que des sondages répétés font constater dans la profondeur de l'eau sur des points importants de la rivière Fraser, qu'une carte permanente ne pourra pas être publiée d'ici à quelques années, car les sondages changent d'une saison à l'autre.

LÉGISLATION.

"ACTE CONCERNANT L'INSPECTION DES NAVIRES."

L'acte d'inspection des bateaux à vapeur prescrit que les bateaux à vapeur sont obligés de faire inspecter leurs machines, chaudières, coques et équipements. Depuis quelques années le ministère a étudié la question de faire inspecter les navires à

voiles. On a constaté que des vies et des propriétés ont été exposées au danger par l'équipement insuffisant et l'innavigabilité de plusieurs navires non classés. Comme résultat des investigations faites à ce sujet, le parlement a adopté, au cours de sa dernière session, un acte intitulé : "Acte concernant l'inspection des navires." Il y est prescrit que le dit acte sera mis à effet le jour que fixera une proclamation du gouverneur général en conseil, dans tout endroit ou dans toutes localités, ou dans les circonscriptions du Canada qui seront désignés par la dite proclamation.

Une copie de l'acte d'inspection sera publiée dans le supplément du présent rapport.

Le gouvernement des Etats-Unis a étudié un projet de loi pourvoyant à l'inspection des navires à voiles et à la mise à effet de certaines recommandations faites par les délégués des Etats-Unis à la conférence maritime internationale. L'extrait suivant est pris du N° 49 des *Mis. Doc.* du Sénat des Etats-Unis, 52e congrès, pp. 5 et 6.

"Article 16. Ce qui suit s'applique aussi à l'article 1 du présent bill. L'article 16 prescrit l'inspection annuelle des bâtiments à voiles et des barges, en outre des steamers. Il ne devrait pas y avoir plus d'objection à l'inspection annuelle des coques des navires à voiles qu'à celle des steamers, car les raisons qui motivent l'inspection des premiers sont plus nombreuses et plus urgentes que pour les derniers. Les steamers sont employés au trafic local, ils sont souvent dans le port et hors du port, et s'il arrive un accident à leur coque ou si quelques-unes de leurs parties se détériorent, les agents en auront bien plus probablement connaissance que dans le cas des navires à voiles. Malgré cela cependant, et malgré que les assureurs aient la surveillance des steamers, les coques et équipements de ces derniers doivent être soumis à une inspection annuelle par des employés du gouvernement. Les navires sont classés par les assureurs jusqu'à treize ans ou plus, et pour maintenir cette classe ils doivent être examinés à la fin des sept premières années et soumis à des inspections de temps en temps, *pas plus souvent* que tous les deux ans. Tel est le règlement des assureurs, mais rien n'assure que les navires soient ainsi inspectés, qu'il y a des navires qui sont fatigués ou avariés et dont les propriétaires ou capitaines cachent la condition aux assureurs, afin d'éviter les frais de les mettre en bon état. Quelle stricte surveillance les assureurs exercent sur la condition et la navigabilité des navires à voiles, on en a un exemple frappant dans les navires pourris qui sont échoués sous les yeux du service de sauvetage. Les archives de ce service font voir des cas où, dans l'espace d'une heure, ou avant que le corps de sauvetage ait eu le temps de transporter la chaloupe à la courte distance qui séparait la station du navire échoué, celui-ci s'était brisé en pièces et avait fendu.

En réponse à une lettre qui lui demandait son opinion sur la matière, la chambre de commerce de Chicago écrit par son secrétaire, M. George F. Stone :

"Soutenir par des arguments la proposition que des navires à voiles devraient être aussi rigoureusement inspectés que le sont les navires à vapeur, sous le double rapport de la construction et de l'équipement, serait, il me semble, une surrogation. La proposition est axiomatique et comporte avec elle le reproche que les autorités fédérales n'ont pas jusqu'ici insisté à ce que les navires à voiles soient parfaitement inspectés sous tous rapports, surtout si l'on songe à la terrible série de désastres qui sont arrivés à ces bâtiments comparativement aux navires à vapeur. De vastes intérêts mercantiles et un juste souci de la vie humaine s'unissent pour demander au gouvernement national l'urgence de se rendre immédiatement aux recommandations de la conférence. Une concurrence intense dans le commerce de transport par eau a fréquemment pour résultat d'amener le surchargement et d'employer au service des navires peu sûrs à la mer et qui ont un équipement insuffisant. Et puis, les capitaines de navires luttant entre eux à faire des voyages rapides fatigant outre mesure coques, voiles et grément, et finissant par amener des pertes épouvantables qu'une inspection rigoureuse aurait pu prévenir. Il est indéniablement vrai que, avec le

mode actuel, les compagnies d'assurance sont obligées de prendre des risques hors de proportion avec la prime reçue, et sont ainsi trompées.

“ L'inspection que font les assureurs a pour but de protéger les risques qu'ils prennent sur le navire et sa cargaison. S'ils n'ont pas de risques sur un navire, il s'en suit naturellement qu'ils n'ont pas à s'occuper de sa navigabilité. L'inspection annuelle par des employés du gouvernement a pour objet de protéger la vie de ceux qui sont à bord, qu'ils soient assurés ou non. Le matelot n'a aucun moyen de connaître la condition du navire à bord duquel il s'embarque, et souvent même il ne connaît pas le port de destination que plusieurs jours après le départ. Les officiers récemment employés ne connaissent pas davantage la condition du navire. Nombre de navires ont été retardés ou sont revenus au port parce que leur équipage refusait d'aller plus loin, après avoir découvert l'innavigabilité de ces navires. Ces retards, qui occasionnent toujours de grandes dépenses, seraient évités ou diminués si le patron avait un certificat constatant que le navire a été inspecté depuis moins d'un an.”

Au cours de sa dernière session le parlement a fait une loi intitulée: “ Acte concernant l'inspection du bétail,” dont il a été question dans le présent rapport sous le titre *Inspection des expéditions de bétail exporté du Canada*.

Pendant la même session, l'Acte d'inspection des bateaux à vapeur a été modifié quant à l'expression “ passager,” qui signifie maintenant “ toute personne transportée sur un bateau à vapeur, autre que le capitaine et les hommes d'équipage, et le propriétaire, sa famille et ses serviteurs.” L'expression “ ministre” signifie le “ ministre de la marine et des pêcheries.” Il a aussi été fait une modification qui autorise le président du conseil d'inspection des bateaux à vapeur à approuver les examens de mécaniciens faits par les inspecteurs lorsque le conseil ne siège pas.

Des modifications ont aussi été faites, au mois d'août dernier, à l'acte concernant les certificats de capitaines et seconds de navires. On les trouvera dans le présent rapport sous le titre *Certificats pour la navigation à l'intérieur et le cabotage*.

Les actes suivants ont encore été adoptés au cours de la session de 1891:—

“ Acte concernant les havres, quais et briso-lames de l'Etat.” Le chapitre quatre-vingt-quatre des Statuts révisés a été modifié en y ajoutant l'article suivant immédiatement après l'article quatre:—

“ 4a. Tous droits et péages payables en vertu du présent acte ou de quelque règle ou règlement fait sous son empire constitueront une dette due et payable à Sa Majesté, conjointement et solidairement par le propriétaire des effets, denrées et marchandises à l'égard desquels ces droits et péages sont payables, et le consignataire ou la personne à qui ces effets, denrées ou marchandises sont livrés ou qui en a la charge—ou, dans le cas d'une personne qui se sert d'un havre, quai, jetée ou brise-lames, par cette personne,—et dans le cas d'un navire, conjointement par le propriétaire, le capitaine, et l'agent de ce navire; et cette dette pourra en tout temps être recouvrée avec dépens par-devant toute cour de juridiction compétente.

“ Acte concernant les lignes de pont et de charge.” Cet acte n'a pas reçu la sanction de Sa Majesté, et par suite n'est pas devenu loi. On trouvera dans le présent rapport, sous le titre *Marine Marchande*, des explications au sujet de la législation concernant les lignes de charge.

“ Acte modifiant le chapitre soixante-dix-sept des Statuts révisés, concernant la sûreté des navires.” L'article 19a, ajouté immédiatement après l'article 19, prescrit que toute personne qui, sciemment, expédiera ou tentera d'expédier, transportera ou

tentera de transporter, sur un navire transportant des passagers d'un port à l'autre en Canada, ou entre un port et un autre en Canada, des matières explosives dangereuses, sera coupable de délit et passible d'une amende ou d'un emprisonnement.

De la poudre à tirer en quantité suffisante pour faire les signaux nécessaires durant tout un voyage pourra être emmagasinée ou portée dans un endroit qui sera approuvé par un inspecteur de bateaux à vapeur.

Le ministre de la marine et des pêcheries pourra permettre à un navire faisant le transport du fret et qui transporte incidemment des passagers, de transporter des matières explosives s'il est spécialement aménagé à cette fin ; s'il ne l'est pas, l'article lui sera appliqué tout comme si le permis n'avait pas été accordé.

“ Acte modifiant les actes concernant le havre de Pictou, dans la Nouvelle-Ecosse.” Cet acte décrète que les commissaires du havre de Pictou sont constitués en corporation et pourront, avec l'autorisation du gouverneur en conseil, acquérir et posséder les terrains, etc., définis à l'article treize de l'acte 36 Vict., ch. 63, qu'ils jugeront nécessaires pour l'entretien et l'amélioration du havre.

Le ministre de la marine et des pêcheries, sur la requête des commissaires et avec l'approbation du gouverneur en conseil, pourra exproprier ces terrains en vertu des dispositions de l'acte des expropriations.

Les terrains ainsi expropriés pourront être transférés par la couronne à la dite corporation, sur remboursement de tous dommages, intérêts, frais et dépens encourus par la couronne.

Le ministre ne commencera aucune procédure avant que la corporation n'ait déposé entre les mains du ministre des finances et receveur général une somme suffisante pour couvrir toutes les réclamations contre la couronne par suite d'une expropriation.

Les commissaires du havre pourront emprunter, pour exécuter les améliorations, une somme d'argent n'excédant pas \$4,000 ; et pour le remboursement de l'emprunt ils pourront hypothéquer les propriétés foncières, les travaux, péages et revenus du dit havre.

Toute propriété acquise et possédée par la corporation sera tenue en fidéicomis pour toutes fins pour lesquelles la dite corporation est créée.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre très obéissant serviteur,

WM. SMITH,

Sous-ministre de la marine.

MINISTÈRE DE LA MARINE,

OTTAWA, 1er décembre 1891.

ANNEXE No 1.

ÉTAT des dépenses du ministère de la marine pendant l'exercice clos le
30 juin 1891.

Service.	Montant.	Total.
	\$ cts.	\$ cts
Océan et rivières—		
Entretien et réparation des steamers fédéraux.....	111,437 03	
Construction du steamer <i>Quadra</i>	54,773 37	
Examens des capitaines et seconds.....	4,255 24	
Enquêtes sur naufrages, etc.....	1,172 77	
Enregistrement des navires canadiens.....	1,207 07	
Enlèvement d'obstacles, rivières navigables.....	3,633 65	
Récompenses pour sauvetage de vies, etc.....	4,952 20	
Observations des marées.....	1,654 96	
Enquête sur l'exportation du bétail.....	520 85	
Service postal d'hiver.....	7,012 70	
Gratifications.....	1,025 00	
Police de rade, Montréal.....	573 80	
do Québec.....	7,299 85	
		199,518 49
Phares et côtes—		
Appointements et allocations de gardiens de phares.....	186,094 43	
Agences, loyers et faux frais.....	17,653 31	
Entretien et réparations.....	251,506 69	
Construction de phares, etc.....	32,241 77	
Service de signaux.....	4,700 79	
		492,196 99
Institutions scientifiques—		
Service météorologique.....	57,181 93	
Observatoire, Kingston.....	500 00	
do Montréal.....	500 00	
do Toronto.....	4,275 17	
		62,457 10
Hôpitaux de la marine—		
Hôpital de la marine et des immigrants, Québec.....	751 75	
do Sainte-Catherine.....	500 00	
do et des marins invalides.....	30,063 39	
Marins naufragés et détenus de ressources.....	3,839 98	
		35,155 12
Inspection des bateaux à vapeur.....		22,183 76
Levée hydrographique de la baie Georgienne.....		17,677 51
do Burrard-Inlet.....		1,690 12
Gouvernement civil, appointements du personnel, y compris le ministre.....		35,764 99
do dépenses imprévues.....		7,488 68
		874,132 76

WM. SMITH,
Sous-ministre de la marine.

F. GOURDEAU,
Comptable.

ANNEXE No 2.

ÉTAT des recettes du ministère de la marine pendant l'exercice clos le 30 juin 1891.

Service.	Montant.	
	\$	cts.
Revenu casuel (vente de formules de navigation, \$160.75 ; divers, \$4,313.34).....	4,474	09
Service postal des caps.....	421	98
Steamers fédéraux.....	15,589	04
Examens des capitaines et seconds.....	2,586	00
Amendes et confiscations.....	129	65
Havres, jetées et quais.....	6,999	04
Améliorations des ports.....	9	35
Droits de police de ports.....	7,649	19
Service de phares et de côtes.....	915	00
Certificats de mécaniciens de bateaux à vapeur.....	754	00
Inspection des bateaux à vapeur.....	20,890	72
Caisse des marins malades.....	43,830	98
MOINS—Montant remboursé, contributions de marins malades payées deux fois à la Baie Glacée.....	104,249	04
	1	30
	104,247	74

WM. SMITH,
Sous-ministre de la marine.

F. GOURDEAU,
Comptable.

ANNEXE No 3.

ÉTAT des droits perçus sur les marins malades, pour l'exercice terminé le 30 juin 1891.

<i>Québec.</i>	\$ cts.	<i>Nouvelle-Ecosse—Fin.</i>	\$ cts.
Gaspé	65 92	Report	933 02
Montréal	3,631 20	Digby	171 66
New-Carlisle	290 96	Guysboro'	37 72
Percé	61 30	Halifax	6,627 60
Québec	7,107 40	Kentville	30 56
Rimouski	152 44	Liverpool	82 28
Saint-Armand	1 92	Lockeport	36 96
Saint-Jean	1,348 32	Lunenburg	395 42
Sorel	71 58	Magaretsville	12 36
Stanstead	23 85	Sydney-Nord	1,057 30
Trois-Rivières	190 13	Parrsboro'	844 60
Total	12,945 02	Pictou	511 90
		Port-Hawkesbury	96 28
<i>Nouveau-Brunswick.</i>		Port-Medway	61 82
Bathurst	203 36	Shelburne	41 32
Chatham	1,228 28	Sydney	2,821 46
Dalhousie	491 94	Truro	4 58
Dorchester	32 94	Weymouth	143 90
Moncton	644 52	Windsor	1,050 18
Newcastle	722 36	Yarmouth	428 32
Sackville	313 94	Total	15,389 24
Saint-André	142 58		
Saint-Jean	5,027 74	<i>Colombie-Britannique.</i>	
Saint-Stephen	91 82	Nanaimo	3,323 78
Total	8,899 48	New-Westminster	59 78
		Vancouver	1,383 48
<i>Nouvelle-Ecosse.</i>		Victoria	1,382 64
Amherst	672 76	Total	6,149 68
Annapolis	130 38		
Arichat	95 02	<i>Ile du Prince-Edouard.</i>	
Baddeck	18 94	Charlottetown	379 72
Barrington	13 48	Summerside	67 84
Bridgetown	2 44	Total	447 56
A reporter	933 02		

RÉCAPITULATION.

Québec	\$ 12,945 02
Nouveau-Brunswick	8,899 48
Nouvelle-Ecosse	15,389 24
Colombie-Britannique	6,149 68
Ile du Prince-Edouard	447 56
	\$ 43,830 98
MOINS—Montant payé en plus et remboursé	1 30
	\$ 43,829 68

F. GOURDEAU,
Comptable.

WM. SMITH,
Sous-ministre de la marine.

ANNEXE No 4.

RAPPORT SUR LE SERVICE MÉTÉOROLOGIQUE.

A l'honorable ministre
de la marine et des pêcheries.
Ottawa.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous soumettre le vingt-unième rapport sur le service météorologique, couvrant la période comprise entre le premier octobre 1890 et le 30 octobre 1891.

Depuis la date de mon dernier rapport les stations suivantes ont été ajoutées à la liste:—

Ontario.

Classe II—

Cook's Mills, Algoma.....	Rév. R. Sims.
Sudbury.....	Agent du ch. de fer du P. C.
Minden (continué).....	M. Brown.
Collingwood.....	A. R. Stephen, M.D.
Oshawa.....	C. F. Nicholson.

Classe III—

Glastonbury	N. E. Ruttan.
Lac Talon.....	W. T. Gale.
Huntsville.....	C. A. Wattson.
Acton.....	J. V. Kannawin.
Cayuga.....	Rév. P. Bardon.
Barrie.....	J. J. Gillem.
Mount-Forest.....	W. E. Brooks.

Manitoba.

Classe II—

Gladstone.....	David Rintoul.
Elkhorn.....	R. S. Mowat.
Killarney.....	J. L. Stuart.

Territoires du Nord-Ouest.

Classe I—

Battleford.....	L. P. O. Noel.
-----------------	----------------

Classe II—

Lethbridge.....	H. Pace.
-----------------	----------

Colombie-Britannique.

Classe I—

Carmanah.....	W. P. Daykin.
---------------	---------------

Classe II—

Kamloops.....	E. H. Jones.
Kermeos.....	E. B. Webster.
Donald.....	H. Redgrave.
Lac Griffin.....	Agent du ch. de fer du P. C.

Bermudes.

Classe I.—

Prospect.....J. R. MURRAY, M.D.

Les enregistreurs du soleil ont été fournis et fonctionnent maintenant à la station principale à Esquimaux, C.-B., et aux stations des fermes expérimentales à Agassiz, C.-B., à Indian-Head, T. N.-O., et à Brandon, Manitoba. On a aussi fourni des instruments aux différentes stations du Canada, qui n'ont jusqu'à présent envoyé aucun rapport.

Les stations suivantes ont discontinué d'envoyer des rapports pour les raisons assignées :—

Québec, classe I.—

Cranbourne et Huntingdon, la première à cause de la mort de M. W. P. Cassidy, et la seconde à cause de l'âge avancé de l'observateur, le docteur Shirriff, à qui il est impossible de remplir ses fonctions. Deux précieuses séries d'observations ont été le résultat de la prompte et intelligente attention que ces deux messieurs ont porté à ces travaux, qui se sont continués volontairement à Cranbourne pendant seize ans et à Huntingdon pendant vingt-deux ans.

Il y a eu aussi quelques changements parmi les observateurs depuis le dernier rapport, parmi lesquels je regrette d'avoir à enregistrer les décès suivants : Made-moiselle Jessie W. Whiteway, de la station de la Compagnie de la Baie-d'Hudson, au lac Abitibi; W. J. McKeen, agent de signaux d'alarme à Port-Hastings; et George Hutchison, de la station principale à Saint-Jean, N.-B.

Les personnes suivantes ont aussi quitté le service : MM. Wolverton, de la station principale de Woodstock, qui résigna la présidence du collège de Woodstock, et qui fut remplacé par W. H. Huston; MM. H. S. Cayley et J. Ewart, qui furent remplacés par MM. Thomas O'Brien et J. K. Drinnan, aux stations de télégraphe de Calgary et de Medicine-Hat, T. N.-O., respectivement; et M. F. Reynolds, qui a quitté Cobourg, Ont., et fut remplacé par H. B. Crusoe à la station de signaux d'alarme à cet endroit. Le premier et le dernier de ces messieurs ont été au service pendant de nombreuses années, et l'on se rappellera longtemps de leur zèle et de leur soin.

Les observateurs de l'Ontario, sous la direction du département de l'agriculture, et ceux du Manitoba, sous la direction du même département, portent toujours le plus grand intérêt à leurs opérations, cherchant volontairement dans bien des cas à étendre le champ de leurs opérations et se chargeant de la responsabilité de trois observations quotidiennes.

Les stations aux fermes expérimentales n'ont pas en somme réussi dans leurs fonctions météorologiques aussi bien qu'on aurait pu le désirer; ceci s'applique particulièrement à Nappan, N.-E. Les opérations réellement excellentes faites à Ottawa et à Brandon, rendent encore plus frappant le contraste de l'insuccès des autres stations.

Quant aux stations sur la ligne du chemin de fer canadien du Pacifique, il faut dire que tout en appréciant pleinement les renseignements précieux et extrêmement intéressants recueillis dans les relevés fournis par les agents de ce chemin de fer, les changements fréquents des agents dans les diverses stations augmentent considérablement le service d'instruction et de contrôle, et rendent très nécessaire l'inspection périodique.

SERVICE DES SIGNAUX D'ALARME.

Plusieurs fortes tempêtes ont eu lieu au Canada depuis la publication du dernier rapport, et dans chaque cas on en a donné avis; quelques-unes des plus remarquables sont les suivantes :—

Dans le cours de la soirée et de la nuit du 13 octobre 1890, comme une importante perturbation se produisait dans la région des lacs, un vent violent souffla dans toutes les localités. Port-Arthur fait rapport d'un vent furieux, le brise-lames fut

endommagé, l'avis fut reçu à temps et tous les navires prirent des précautions. Les premiers avis de cette tempête furent expédiés à 10.10 a.m., le 12.

Une très forte tempête passa sur les districts du golfe et de l'océan entre la nuit du 17 octobre 1890 et le jour suivant. Le steamer *Yarmouth* éprouva un gros coup de vent dans la baie de Fundy. L'agent à la Petite baie Glacée dit que c'est la plus forte et la plus sérieuse tempête qui ait eu lieu sur la côte depuis des années, le steamer fédéral *Napoléon III* et la goélette *G. H. Tupper* ont été tous deux jetés à la côte. Sydney dit que c'était une très forte tempête régulièrement annoncée. L'île Sambo a enregistré une vitesse de vent d'est de 47 milles à l'heure.

Des avis d'un fort vent d'est furent expédiés à 10.20 a.m., le 17, dans tout l'est du Canada.

Le 1er décembre 1890, une très forte tempête traversa les provinces maritimes et Terre-Neuve. On a rapporté que cette tempête avait passé le jour précédent par les îles des Bermudes en y faisant de grands dommages. Le long de notre côte sur l'Atlantique et dans le golfe, le vent dans bien des endroits prit la force d'un ouragan. L'île Sambo enregistra 72 milles à l'heure venant du nord, et la Pierre-à-Meule 69 milles à l'heure; on dit que plus de 40 navires ont fait naufrage. A Saint-Pierre et Miquelon seuls, 13 navires ont été jetés à la côte. Des signaux-avertisseurs ont été déployés le long de notre côte de l'Atlantique depuis le matin du 30 novembre.

Durant la soirée et la nuit du 12 janvier 1891, un très gros vent du sud et de l'ouest souffla dans les provinces maritimes accompagné d'une marée extraordinairement haute. La Pointe Lepréau dit que c'est la plus haute marée enregistrée. St. Andrews fait rapport d'une très haute marée le 12; dommages faits aux quais, caves inondées. Les premiers avis de cette tempête furent expédiés à 4.20 p.m., le 11.

Dans la nuit du 12 mars 1891, une perturbation se développa avec grande rapidité sur une ligne de basse pression qui s'étendait depuis le golfe du Mexique jusqu'au Maryland. Elle alla d'abord vers le nord et le nord-ouest jusqu'au lac Érié, et ensuite vers le nord-est en suivant la vallée du Saint-Laurent, atteignant son maximum dans la soirée du 13, lorsqu'elle se trouvait dans la vallée de l'Ottawa, baromètre réduit au niveau de la mer à Rockliffe, 28.98 pouces. Le vent d'ouest qui l'accompagnait a été très violent dans l'Ontario et dans certaines parties de Québec, mais dans les provinces maritimes la tempête en général a été modérée. On a ordonné de déployer les signaux dans les stations océaniques à 9.25 p.m., le 13, trop tard pour être utiles dans la baie de Fundy.

Dans la soirée du 7 septembre 1891, une tempête de grande importance, un ouragan des Antilles s'avança vers la côte de la Nouvelle-Ecosse en venant de l'Atlantique. Cette tempête remonta l'Atlantique à une grande distance de la côte américaine et ne donna pratiquement aucun avertissement de son approche. Elle causa, dans les provinces maritimes, durant la soirée et la nuit du 7, un vent désastreux du sud-est tournant au sud-ouest, accompagné d'une pluie abondante; plus de quatre pouces ayant été enregistrés à quelques endroits. Il y eut beaucoup de dommages sur terre et sur mer, les flottes de pêche souffrirent beaucoup, et plusieurs vies furent perdues. On ne hissa que des cônes-avertisseurs pour cette tempête, et l'on donna l'ordre à 4 p.m., le 7.

Octobre 1891 a été remarquable par le nombre de fortes tempêtes qui ont remonté l'Atlantique. Non moins de cinq profondes perturbations se sont produites sur ou près des provinces maritimes, et chaque fois des vents dangereux ont soufflé presque partout. Des avis de ces tempêtes ont été donnés, et dans presque tous les cas ont été reçus en temps utile.

Le seul vent violent sur les lacs en octobre 1891 souffla de l'ouest durant la soirée et la nuit du 31, causé par une perturbation modérément profonde considérée au point de vue d'un important système de haute température. Des avis de cette tempête furent donnés à toutes les stations des lacs dans la journée du 30.

De nouvelles stations de signaux d'alarme ont été établies à Louisbourg, C.-B., à Port-Hood, N.-E., à Tignish, I. P.-E., et à Paspébiac, P.-Q.

TABLEAU N° 1.

Le tableau suivant donne le nombre total des avis qui ont été distribués et la moyenne de ceux qui se sont justifiés.

Année.	Nombre distribués.	Nombre réalisés.	Proportion des réalisations.
1877.....	743	510	68·6
1878.....	860	673	78·3
1879.....	712	591	83·0
1880.....	889	736	82·8
1881.....	854	727	85·1
1882.....	841	658	78·2
1883.....	1,085	858	79·1
1884.....	798	663	83·2
1885.....	830	741	89·3
1886.....	906	799	88·2
1887.....	1,093	972	88·9
1888.....	897	758	84·5
1889.....	1,126	926	81·3
1890.....	1,199	987	82·3
1891 (10 mois, 1er janvier au 31 octobre).....	669	540	80·7

PRONOSTICS DE LA TEMPÉRATURE.

La distribution des pronostics de la température s'est continuée sans interruption pendant toute la période couverte par ce rapport, et ils ont été publiés dans les journaux et dans environ quatorze cents bureaux de télégraphe dans l'Ontario, Québec, et les provinces maritimes. La publication des pronostics pour le Manitoba et l'ouest jusqu'à Qu'Appelle a commencé le 25 août et on a continué depuis sans interruption à les afficher tous les jours, excepté le dimanche, dans tous les bureaux de télégraphe de la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique dans cette région, outre leur publication dans les journaux quotidiens.

La demande de la part de personnes de Toronto et d'autres endroits éloignés, de pronostics spéciaux, continue d'augmenter, et dans chaque cas ces pronostics ont été fournis de suite à ceux qui les demandaient.

Des indications annonçant l'approche de tempêtes de neige ont été fournies aux chemins de fer, et il est évident d'après les lettres reçues de divers surintendants qu'elles sont bien appréciées. Dans le cours de l'hiver qui approche ce service sera étendu au Manitoba et jusqu'à Qu'Appelle dans l'ouest.

Les signaux indicateurs de la température ont été déployés pendant l'été dernier sur tous les trains du matin dans les anciennes provinces, et il est agréable de pouvoir dire que les employés des trains ont apporté beaucoup plus de soins à changer les signaux; bien qu'on ait rapporté quelques cas où l'on avait laissé les signaux pendant plus d'une journée. Dans chaque cas les surintendants, qui continuent à manifester un grand intérêt à ce service, ont promptement remédié à la négligence des délinquants.

Le tableau suivant (n° 2) indique les avertissements donnés et la proportion de ceux qui ont été justifiés dans chaque district, pour chaque mois et pendant toute la période:—

TABEAU N° II.

Nombre de prévisions données et proportion de celles qui se sont réalisées dans chaque district, chaque mois, depuis octobre 1890 jusqu'à octobre 1891, inclusivement.

Mois.	MANITOBA.				BAS DU LAC RÉGINA.				HAUT DU SAINT-LAURENT.				BAS DU SAINT-LAURENT.				GOLFE.				PROVINCES MARITIMES.				TOTAL.			
	Réalises.				Réalises.				Réalises.				Réalises.				Réalises.				Réalises.				Réalises.			
	En entier.	En partie.	Non réals.	Proport. des verticat.	En entier.	En partie.	Non réals.	Proport. des verticat.	En entier.	En partie.	Non réals.	Proport. des verticat.	En entier.	En partie.	Non réals.	Proport. des verticat.	En entier.	En partie.	Non réals.	Proport. des verticat.	En entier.	En partie.	Non réals.	Proport. des verticat.	En entier.	En partie.	Non réals.	Proport. des verticat.
Octobre.....	113	85	20	884.1	103	85	12	688.3	102	80	13	984.8	99	73	11	1579.3	103	69	18	1675.7	520	392	74	5482.5	74	54	82.5	5482.5
Novembre.....	108	78	19	1181.0	107	76	23	881.8	101	75	15	1181.7	96	73	12	1182.3	98	78	12	885.7	510	380	81	4982.5	81	49	82.5	4982.5
Décembre.....	126	94	17	1581.3	118	88	15	1580.9	122	90	14	986.9	128	100	16	1284.4	126	105	11	1087.7	620	486	73	6184.3	73	61	84.3	6184.3
Janvier.....	108	71	22	1575.9	96	61	18	1772.9	95	68	14	1379.0	95	76	8	1184.2	106	65	20	2170.8	500	341	82	7776.4	82	77	76.4	7776.4
Février.....	105	79	16	1082.9	100	76	13	1182.9	93	72	9	1282.3	89	61	18	1078.7	95	75	10	1084.2	482	363	66	5382.2	66	53	82.2	5382.2
Mars.....	112	80	20	1280.4	103	79	12	1282.5	100	83	7	1086.5	101	73	18	1081.2	111	78	25	881.5	527	393	82	5282.4	82	52	82.4	5282.4
Avril.....	116	82	21	1379.7	105	73	21	1179.5	103	74	18	1180.6	105	79	16	1092.9	103	71	22	1079.6	532	379	98	5580.5	98	55	80.5	5580.5
Mai.....	120	95	17	886.3	115	91	18	687.0	106	79	19	883.5	105	76	22	782.9	107	77	16	1479.4	553	418	92	4383.9	92	43	83.9	4383.9
Jun.....	116	94	15	787.5	108	89	7	1285.6	98	72	14	1280.6	100	76	12	1282.0	107	80	20	784.1	499	397	68	5084.1	68	50	84.1	5084.1
Juillet.....	111	94	10	789.2	101	78	18	586.1	96	79	11	688.0	91	72	12	785.7	100	74	19	1082.0	499	397	67	5086.3	67	50	86.3	5086.3
Août.....	96	78	11	787.0	105	80	10	689.5	97	75	17	586.1	93	62	18	1376.3	92	68	15	982.1	579	444	83	5283.9	83	52	83.9	5283.9
Septembre.....	97	84	4	988.7	113	86	14	1382.3	108	87	9	1284.7	108	87	9	1280.6	108	87	9	1280.6	634	490	64	8082.3	64	80	82.3	8082.3
Octobre.....	103	78	17	884.0	118	94	9	1583.5	107	84	12	1184.1	105	84	9	1284.3	101	76	13	1281.7	641	497	74	7083.3	74	70	83.3	7083.3
	296	240	32	2486.2	1471	1121	210	14083.5	1368	1039	197	13283.2	1322	1011	170	14182.9	1312	977	188	14781.6	1357	1003	207	14781.6	207	147	81.6	14781.6

NOTE.—On obtient la proportion des réalisations en prenant le chiffre de celles qui se sont réalisées en entier et la moitié du chiffre de celles qui se sont en partie réalisées et en la divisant par le chiffre total.

BUREAU CENTRAL.

Les changements suivants ont eu lieu dans le personnel du bureau depuis mon dernier rapport. Le lieutenant A. R. Gordon, qui a été employé pendant la plus grande partie de l'année au service de protection des pêcheries, a définitivement quitté notre service pour prendre un autre emploi au service du gouvernement. MM. R. F. Smyth, secrétaire, F. Barnard et W. A. Taylor, assistants, ont aussi quitté le service et ont été remplacés respectivement par MM. F. Payne, F. F. G. Drewitt et C. E. Tweedie. M. W. A. Bannon a aussi été nommé pour remplir la charge laissée vacante par la promotion de M. Payne.

Il faut attirer l'attention sur l'augmentation de l'ouvrage de bureau comparé aux années précédentes. A mesure qu'augmente l'intérêt de l'observateur à son travail, et à mesure qu'il cherche à en agrandir le champ, il faut consacrer plus de temps à contrôler les rapports eux-mêmes et à faire les déductions pour leur donner une valeur quelconque, parce que dans presque tous les cas l'observateur volontaire considère qu'il suffit d'inscrire simplement la lecture lorsqu'il fait l'observation. Comme les tableaux agrandis de la *Monthly Weather Review* exigent que ce travail se fasse mensuellement, il est quelquefois difficile de tenir à jour l'ouvrage courant.

L'intérêt que prend le public en général aux renseignements obtenus par les données recueillies est indiqué par le nombre croissant de demandes de corporations légales, municipales et de chemins de fer, ainsi que des particuliers. Ces demandes de renseignements imposent une forte somme d'ouvrage supplémentaire qui augmente tous les jours.

SERVICE HORAIRE.

On trouvera dans le rapport concernant l'observatoire magnétique la méthode qui préside à ce service, ainsi qu'un tableau des différences relevées aux divers observatoires. Le rapport concernant l'observatoire de Québec constitue l'annexe A. Le rapport concernant l'observatoire de Saint-Jean constitue l'annexe B.

SERVICE MÉTÉOROLOGIQUE DES ÉTATS-UNIS.

En juillet, les travaux météorologiques du service des signaux de l'armée à Washington ont été transférés au nouveau service météorologique attaché au département de l'agriculture. La coopération qui existe depuis si longtemps entre notre service et celui des États-Unis s'est continuée sous le nouveau régime.

OBSERVATEURS VOLONTAIRES.

Il est bon d'attirer de nouveau l'attention sur la reconnaissance que doit le Canada aux nombreux observateurs volontaires dans tout le pays avec l'aide desquels on a tout fait pour intéresser le public en général à l'étude de son climat varié; et il est bien regrettable que le manque d'argent nous ait obligé de refuser de temps à autre de nombreuses demandes d'instruments, parce que les renseignements publiés dans notre *Monthly Weather Review* sont en grande partie fournis par des observateurs non rémunérés.

PUBLICATIONS.

Des particuliers et institutions de différentes parties du monde nous demandent fréquemment les publications de ce bureau. Il est fort à regretter que le rapport annuel du service météorologique soit si en retard : le dernier reçu est celui de 1887. Dans ces derniers temps l'impression de chaque rapport a pris plus d'un an; aussi les rapports deviennent-ils de plus en plus arriérés. Près de 750 rapports annuels et plus de 800 exemplaires de la *Monthly Weather Review* sont distribués immédiatement après leur publication.

BIBLIOTHÈQUE.

Le nombre de publications reçues a été de 217, dont plusieurs envoyées par de nouveaux contributeurs, et la presque totalité traite d'astronomie, de météorologie et de magnétisme terrestre.

INSPECTION DES STATIONS.

Cette année 73 stations ont été inspectées. Sur ce nombre M. Payne en a inspecté 13, M. Stupart 24, et M. Webber 36.

Ces rapports constituent les annexes C, D, E, et indiquent l'état et la condition des divers endroits visités, et montrent l'absolue nécessité qu'il y a d'une inspection régulière et systématique.

Le tout respectueusement soumis.

CHARLES CARPMAEL,
Directeur.

ANNEXE "C."

M. CHARLES CARPMAEL, M.A., F.R.A.S.

Directeur du service météorologique du Canada,
Toronto.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de soumettre le rapport suivant sur les stations que j'ai inspectées durant le présent exercice :—

Collingwood, Ont., 14 mai 1891.—Observateur et agent des signaux d'alarme. On ne faisait pas d'observations, et on a rapporté que les registres antérieurs avaient été détruits dans l'incendie de l'hôtel de ville. Les instruments n'avaient pas été installés. Le sémaphore avait besoin d'être peinturé. Recommandé que cet agent soit réduit au rang d'agent des signaux seulement.

Obtenu un nouvel observateur volontaire, le Dr Stephen, qui fera des observations de température et de chute de pluie.

Owen-Sound, Ont., 15 mai 1891.—L'observateur volontaire, M. McLean, devient très vieux et craint de ne pouvoir continuer ses observations beaucoup plus longtemps. Thermomètre à minima C. 786 en mauvais ordre et renvoyé au magasin.

Presqu'île, Ont., 16 mai 1891.—Anémomètre et anémographe en bon état, les raccordements ont besoin d'être ajustés, la girouette électrique a besoin de légères réparations, et la plateforme devra être rendue plus rigide. Le mât des signaux est pourri au gros bout et devra être remplacé avant longtemps. Les signaux sont en bon état, mais les lampes ne fonctionnent pas d'une manière satisfaisante et auront besoin de cheminées plus courtes.

Lundy's-Lane, Niagara-sud, Ont., 25 juin 1891.—Observations bien faites, quelques légères réparations nécessaires au pluviomètre et l'abri du thermomètre devra être peinturé.

Cayuga, Ont., 26 juin 1891.—L'ancien observateur a quitté la ville. Obtenu un nouvel observateur volontaire, le révérend P. Bardon, M. A., qui fera régulièrement les observations de pluie.

Port-Dover, Ont., 27 juin 1891.—A cette station tous les thermomètres étaient en bon état, excepté le thermomètre à maxima 10066, qui, outre qu'il n'est pas convenablement suspendu, contient une petite bulle d'air dans la colonne, qui fait que l'instrument relevait 1° 5 trop haut. Le pluviomètre est usé. Le thermomètre à boullé mouillée M.O. 351 a été continuellement tenu plongé dans l'eau, on a changé cela et on l'a exposé d'une manière convenable. Le sémaphore a besoin d'être peinturé. Les signaux étaient en bon état.

Chatham, Ont., 29 juin 1891.—Les rapports de cette station étaient très arriérés par suite de la presse d'autre ouvrage. L'observateur volontaire a promis de les transmettre immédiatement. Tous les instruments étaient en bon état, et l'on prenait un grand intérêt à l'ouvrage. Le pluviomètre placé ailleurs, parce qu'il était trop entouré de broussailles.

Kingsville, Ont., 30 juin 1891.—L'observateur volontaire prend beaucoup d'intérêt à son travail et fait bien ses observations. Tous les instruments étaient en bon état. L'enregistreur du soleil était ajusté à 40° au lieu de 42°, auquel chiffre on l'a réglé.

Ile Pelée, Ont., 1er juillet 1891.—L'anémographe ne fonctionnait pas, par suite du manque d'accessoires qui s'étaient perdus. Tous les instruments étaient en bon

état, et l'anémomètre, etc., étaient bien exposés sur le sommet du phare. Il faudrait un abri plus grand pour le thermomètre, parce que celui qui existe aujourd'hui ne permet pas d'y installer le thermomètre ordinaire C. 1605. Le mât des signaux est bien planté et consolidé par des tirants en fil métallique de 4 $\frac{1}{2}$ pouces. Les deux réflecteurs de lampes en verre sont fêlés, mais peuvent encore servir.

Sprucedale, Ont., 26 septembre 1891.—Le thermomètre était mal exposé, faisant face à l'ouest, on l'a placé à un meilleur endroit. Le thermomètre à minima 69153 était en mauvais ordre et a été réparé. L'ouvrage est bien fait par l'observateur volontaire, mademoiselle S. W. Kirkman.

Huntsville, Ont., 1er octobre 1891.—L'observateur entrait dans une nouvelle maison. On choisira un endroit bien exposé pour le pluviomètre, aussitôt que le terrain sera clôturé.

Axe-Lake, Ont., 2 octobre 1891.—Le thermomètre à minima ne fonctionnait pas et avait besoin de réparations, et pourra faire en en prenant soin, mais comme le crochet de verre au sommet du tube est brisé, il faut prendre des précautions pour l'ajustage. L'abri intérieur actuel est trop exigü pour contenir les thermomètres à maxima et à minima qui sont à présent pauvrement exposés. Les autres instruments à cette station sont en bon état.

Barrie, Ont., 5 octobre 1891.—Dans une entrevue, M. J. S. Gillan m'offrit de faire les observations à la place de l'ancien observateur, M. H. B. Spotton, M. A., qui quitte la ville, et ce sera probablement un bon observateur parce qu'il prend beaucoup d'intérêt à ce travail et qu'il fait des observations depuis plusieurs années. Je recommanderais donc de lui remettre les instruments. L'enregistreur du soleil est entre les mains de M. G. Waltie, qui s'occupe régulièrement de ces enregistrements.

Je désire attirer l'attention sur les recommandations que je faisais dans mon rapport de l'an dernier, savoir, " que le service des signaux des provinces maritimes utilise les stations déjà établies pour donner aux navigateurs et aux pêcheurs au moyen d'un simple code de pavillons, l'annonce de la direction et de la vitesse du vent," car d'après les suggestions qu'on m'a faites et d'après les réponses aux demandes de renseignements subséquentes, il paraîtrait que " la direction et la vitesse du vent ont une très grande influence en bien des endroits, et ce serait rendre un grand service à tout le monde, spécialement aux pêcheurs, que de les faire connaître d'avance."

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

HUGH V. PAYNE,

Inspecteur.

ANNEXE D.

M. CHARLES CARPMAEL, M. A., F.R.A.S.,

Directeur du service météorologique du Canada,

Toronto.

MONSIEUR.—J'ai l'honneur de vous transmettre le rapport suivant sur les stations que j'ai inspectées durant le dernier exercice:—

Port-Dalhousie, Ont., 13 avril 1891.—Les signaux à cette station avaient besoin de quelques légères réparations telles qu'épissures, etc., mais en somme tout était en bon état. M. Dwyer, qui était agent depuis des années, était sur le point d'être transféré à Port-Dalhousie. J'ai eu une entrevue avec M. Clark, l'agent actuel, qui s'est depuis occupé de ce travail.

Saint-Hyacinthe, Qué., 28 mai 1891.—L'observateur, messire Choquette, est le supérieur du collège. C'est un homme dévoué à la science et il désire avoir des appareils complets de météorologie. Je recommande de lui envoyer un baromètre. Il a un bon endroit pour un anémomètre, et désire vivement avoir un instrument automatique. Je désirerais beaucoup qu'on pût acquiescer à son désir, mais il faut se rappeler que le collège n'est qu'à 30 milles de Montréal. Il est probable que les observations faites à cette station seront parfaitement dignes de confiance.

Québec, Qué., 29 mai 1891.—J'ai trouvé l'anémomètre et la girouette dans un état très peu satisfaisant, le premier étant abrité par cette dernière, et la plateforme très loin d'être rigide. Le thermomètre à boule mouillée n'est pas convenablement exposé, la boule n'étant pas couverte d'une mousseline; le pluviomètre et les thermomètres en bonne position, le baromètre Adie n° 1423 relevait .004 plus haut que le baromètre-étalon.

Saint-Jean, N.-B. 1er juin 1891.—J'ai trouvé l'anémomètre et la girouette dans un état absolument délabré—le premier étant tout à fait inutile. J'ai télégraphié à Toronto pour avoir de nouveaux instruments et je les ai placés en position à mon retour de Grand-Manan. Le pluviomètre est dans une très mauvaise position, mais je l'ai un peu amélioré en le plaçant au sommet de la clôture du thermomètre. Les thermomètres sont trop renfermés par des clôtures, hangars, etc., j'ai nettoyé le baromètre, un petit baromètre Green, et les comparaisons indiquaient une erreur instrumentale de + .004.

Grand-Manan, N.-B., 5 juin 1891.—J'ai trouvé tous les instruments de cette station en bon état, excepté le thermomètre à minima, qui relevait 2° trop bas; j'ai rectifié cette erreur. Les comparaisons du baromètre accusaient une erreur instrumentale de — .004. A un endroit très exposé sur Swallow Tail Head, à environ un mille du bureau de l'agent, j'avais érigé un poteau, solidement appuyé par trois autres poteaux, pour y installer un anémomètre. Comme je n'avais pas le fil métallique nécessaire pour le raccorder à l'anémographe dans le bureau, je plaçai temporairement l'anémomètre et la girouette sur une plateforme sur le sommet du bureau, laissant des instructions complètes au sujet de son transfert sur la colline et sur la manière de faire le raccordement.

Digby, N.-E., 8 juin 1891.—Le sémaphore était dans un très mauvais endroit et devrait être placé au bout de la jetée. Pour cela, il faut obtenir la permission du département des travaux publics. Si l'on opère ce changement, il sera nécessaire d'installer une petite maison de signaux sur la jetée au pied du sémaphore. M. Turnbull ne s'occupe pas des thermomètres d'une manière tant soit peu satisfaisante, et je doute fort que les observations du pluviomètre soit plus précises.

Yarmouth, N.-E., 8 juin 1891.—Tout était en bon état ici excepté l'anémographe qui ne fonctionnait pas d'une manière satisfaisante. Comme le capitaine Murphy avait fait des arrangements pour s'absenter en congé le lendemain de mon arrivée, je lui ai simplement montré où se trouvait le défaut dans l'ajustement de ses instruments, et je suggérai certains changements dans le posage des fils conduisant à la tour de sa maison. Tous les thermomètres s'accordent et le pluviomètre est bien placé. Erreur instrumentale du baromètre $\times 004$.

Halifax, N.-E., 10 juin 1891.—L'anémographe ne fonctionnait pas bien; j'ai eu de la difficulté à le mettre en état passable; la difficulté provient probablement des raccords électriques défectueux, et les anciens fils ont été remplacés par de nouveaux.

Ile Sambro, N.-E., 12 juin 1891.—J'ai trouvé les instruments de l'île Sambro dans la maison de M. Allison, à Halifax; ils étaient couverts d'huile, et ayant été emballés dans de la laine et quelqu'autre substance fibreuse, ils étaient dans un état épouvantable; plusieurs vis manquaient. Les ayant mis en bon état, je les remportai à Sambro, les installai, et je raccordai la batterie, etc. Je suis convaincu que l'anémomètre actuel ne fonctionnera pas longtemps, et l'on devrait y envoyer un autre instrument le plus tôt possible. A Halifax je commandai des tirants à boucles pour affermir les supports, au lieu des cordes dont on se servait jusqu'à présent.

Truro, N. E., 15 juin 1891.—M. Little, l'observateur à cette station, voudrait avoir un enregistreur du soleil. Le thermomètre et les pluviomètres sont dans un bon endroit et bien exposés. La cuvette du baromètre est de quatre pieds plus basse que lorsqu'elle était dans la vieille maison sur Bible Hill. Le baromètre concordait avec le baromètre-étalon. Aucune erreur instrumentale.

Sydney, C.-B., 17 juin 1891.—Un des thermomètres de M. Hill ne fonctionnait pas d'une manière satisfaisante, il voudrait que le bureau lui en fournisse un autre; tous les autres instruments sont en bon état et sont bien placés.

Low Point, C.-B., 18 juin 1881.—J'ai trouvé l'anémomètre et la girouette sur une plateforme rigide et bien faite, mais qui est cependant trop basse. Je donnai des instructions de l'élever de trois pieds, ce qui rendra l'exposition bien satisfaisante. Le capitaine Peters rapporte que le bras indiquant la direction nord ne fonctionnait pas, et qu'il ne pouvait découvrir où était le défaut. J'ai découvert que la cause de la difficulté provenait de la cassure du fil, qui s'était corrodé à l'endroit où il passe à travers le mur. Le capitaine Peters est un homme très intelligent qui travaille bien.

Petite Baie Glacée, C.-B., 19 juin 1891.—J'ai trouvé l'observateur, M. Rigby, malade au lit. Le sémaphore renversé par le vent n'avait pas encore été relevé, mais M. Rigby m'assura que l'ouvrage serait bientôt terminé; il a besoin d'un nouveau cône. Il n'a pas fait d'observations météorologiques récentes, son baromètre est brisé et il désire le faire remplir, je l'enverrai à Toronto par express et on pourra le lui renvoyer par un des steamers de MM. Kinman et Brown qui partent de Montréal. Tous les thermomètres étaient en bon état; mais il faudra de nouveaux pluviomètres.

Louisbourg, N.-E., 30 juin 1891.—Mât des signaux en bon état. L'ancien agent à cette station, W. H. Townsend, absent de chez lui, son père, qui me déclara s'être toujours occupé de hisser et baisser les signaux, me conduisit au mât, qui était en bon état. J'ai donné des instructions de peindre le mât et le hangar et de couvrir le toit de celui-ci en grosse toile pour le rendre étanche. Il faudra de nouveaux signaux et de nouvelles manœuvres courantes.

North Sydney, N.-E., 22 juin 1891.—A cette station j'ai donné des ordres de construire une maison de signaux assez grande pour qu'un homme puisse y entrer et allumer les lampes, et aussi de renouveler deux des trois cordes et de raidir les tirants.

Georgetown, I. P.-E., 23 juin 1891.—Les thermomètres et le pluviomètre sont bien exposés. Le thermomètre à minima relevait 2° trop bas, et je n'ai pu corriger l'erreur.

Tignish, I. P. E., 24 juin 1891.—J'ai visité cette station dans le but d'y faire ériger un mât de signaux. M. Gallant, un batelier et pêcheur, l'a entrepris à \$100, le service météorologique devant fournir les manœuvres courantes; le mât de cinquante pieds de haut, en pin, devant être élevé à l'extrémité intérieure de la jetée dans le port. Le port est à deux milles et demi du bureau de télégraphe par le chemin carrossable, mais une maison locale, Myrick et Cie, a un téléphone entre son magasin du village et son magasin sur le port, et moyennant quinze centins par message transmettra nos avertissements.

Charlottetown, I. P.-E., 25 juin 1891.—Tout était en ordre parfait à cette station.

Port-Hood, C.-B., 26 juin 1891.—J'ai visité Port-Hood dans le but d'y faire construire un sémaphore. Contrat accordé à M. Alex. Fraser, recommandé par M. Tremaine, percepteur des douanes. Le mât devra être en épulette de cinquante pieds au-dessus de terre, bien goudronné au bout, accessoires conformes aux devis réglementaires, manœuvres courantes fournies par le service météorologique.

Port-Hastings, N.-E., 27 juin 1891.—M. McKeen, l'agent, était absent de chez lui depuis quelques mois, et l'homme auquel il avait laissé la charge de faire des observations météorologiques ne connaissait nullement ce service. Le mât et les signaux sont en bon état, et d'après les rapports locaux les signaux avaient été hissés et baissés avec soin.

Pictou, N.-E. 29 juin 1891.—Tout était satisfaisant à cette station.

Chatham, N.-B., 1er juillet 1891.—Tout en bon état ici. Nettoyé le baromètre et par comparaison vérifié l'erreur instrumentale. M. Connors était sur le point d'entrer dans une nouvelle maison où la cuvette du baromètre sera quatre pieds plus bas qu'aujourd'hui.

Bathurst, N.-B., 1er juillet 1891.—Les choses sont dans un état lamentable à cette station. Le mât des signaux est assez bien conservé, un des tirants était brisé et les trois autres étaient lâches, la boîte brisée et pas de fond, signaux très brisés et usés mais peuvent être réparés. Pas de manœuvres courantes. J'ai ordonné d'employer un bon menuisier, de faire une boîte solide et de la placer sur la plateforme

au pied du mât, de réparer les tirants et de les tendre convenablement, et à l'avenir de garder les manœuvres courantes enroulées et prêtes à servir.

A la maison j'ai trouvé le baromètre très sale, les thermomètres installés dans un appentis délabré et exposés au sud, et le pluviomètre dans une vieille voiture; j'ai nettoyé le baromètre et l'ai laissé conforme à l'étalon à deux millièmes près. J'ai donné des instructions relatives à l'installation du pluviomètre et du thermomètre lorsqu'on le recevra.

Guelph, Ont., 16 octobre 1891.—Le baromètre est un Adie 1447 qui relève 013 trop bas. Les thermomètres sont bien placés et leurs relèvements sont corrects; les fautes commises provenaient de mauvaises observations; le pluviomètre est bien installé aussi. L'anémomètre et la tige de la girouette tombés, la tige ayant été brisée il y a deux ans par un gros vent et jamais réparée. S'il faut faire des observations de vents à cette station, l'on devrait élever la plateforme d'environ cinq pieds et fournir une nouvelle tige.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

R. F. STUPART,

Inspecteur.

ANNEXE "E."

M. CHARLES CARPMAEL,

Directeur du service météorologique du Canada,
Toronto, Ont.

MONSIEUR.—J'ai l'honneur de vous soumettre ci-joint mon rapport sur les stations du Canada que j'ai inspectées durant la période couverte par ce rapport.

Coldwater, Ont., 23 octobre 1890.—M. Lazenby, l'observateur, était absent de chez lui. Le baromètre était légèrement opaque et aura besoin d'un nettoyage. J'ai remplacé le thermomètre à minimum brisé par le thermomètre à minima n° 69,147. L'appentis et l'écran du thermomètre venaient d'être peints tant bien que mal avant mon arrivée.

North-Bay, Ont., 24 novembre 1890.—Les thermomètres étaient dans le même état de saleté qu'ils l'étaient en mai précédent. Je donnai l'option à M. McKeown soit de s'occuper de ses fonctions, soit de porter l'affaire encore une fois devant M. C. W. Spencer, le surintendant. Il choisit la première. J'enlevai les thermomètres de leur ancienne position pour les installer à la résidence de M. McKeown, à un meilleur endroit plus convenable, je les nettoyai et laissai tout en bon état. La comparaison a fait voir que les thermomètres à maxima et à minima donnaient les mêmes relevés.

Rockliffe, Ont., 25 novembre 1890.—La clôture de l'appentis du thermomètre dont la construction avait été autorisée en mai n'avait pas été faite, et le thermomètre qui avait été fourni avait été placé sur le côté d'un hangar. L'observateur a été sévèrement réprimandé de sa grossière négligence et de son indifférence.

Pembroke, Ont., 28 novembre 1890.—La compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique a chargé M. Quinn, l'agent ici, de faire les observations. Je lui donnai des instructions sur les fonctions qu'il aurait à remplir, et plaçai les instruments à sa résidence sur le sommet d'une colline dans la partie ouest de la ville; exposition excellente.

Petrolia, Ont., 11 février 1891.—Il a fallu à cette station changer l'anémomètre qui avait besoin de réparations. La girouette électrique et l'anémomètre étaient bien usés et il a fallu aussi les remplacer. On a aussi jugé nécessaire d'attacher un tube au poteau de la plateforme de l'anémomètre, pour y faire passer les fils qui se raccorderont à ceux qui se trouvent déjà dans la bâtisse, autrefois les fils extérieurs étaient fixés par une crampe de fer sur le toit en ferblanc. J'ai appris à M. Bell comment reconnaître le point de rosée et d'humidité, et il a promis de mieux travailler à l'avenir.

Welland, Ont., 13 février 1891.—Le pluviomètre à cet endroit était en bon état, ainsi qu'un thermomètre vertical, n° 15,081, les autres thermomètres étaient détruits, et l'appentis et l'écran en pièces. Dans les circonstances actuelles il est

inutile d'essayer de faire des observations ici, et il est fort douteux qu'on puisse trouver dans la ville un autre observateur volontaire.

Winnipeg, Man., 19 juillet 1891.—L'exposition de l'anémomètre à cet endroit est particulièrement bonne, il est placé sur la tour ouest du collège. Les thermomètres seraient mieux placés dans le grand terrain où se trouve le pluviomètre; actuellement, il se trouve dans la petite cour adjacente au collège. M. Warburton dit qu'il est trop sourd pour apprendre la télégraphie, et dans ces circonstances j'ai insisté qu'on répétait les signaux par le téléphone.

Indian-Head, T. N.-O., 19 juillet 1891.—Le thermomètre et le pluviomètre sont bien exposés; ce dernier aura cependant besoin de quelques légères réparations. J'ai choisi un bon endroit pour l'enregistreur du soleil, qui malheureusement n'était pas encore arrivé; j'ai cependant enseigné à l'observateur la manière de s'en servir. M. McKay a promis de bien et promptement faire les observations à l'avenir.

Qu'Appelle, T. N.-O., 19 juillet 1891.—J'ai substitué un nouveau baromètre Green n° 3296 à cette station à la place du n° 2741 actuellement en usage et qui était défectueux. L'anémomètre enregistreur à l'intérieur du bâtiment n'est pas bien situé. On pourrait rendre très bonne l'exposition à la force du vent en construisant une plateforme convenable et en fournissant un anémomètre électrique. On devrait construire une clôture conforme aux règlements pour supporter les thermomètres. Madame Gordon s'occupe fidèlement des observations et désire vivement bien faire.

Régina, T. N.-O., 20 juillet 1891.—Le sergent Lasserwitz (l'observateur) était absent en congé et l'assistant n'a pu me montrer le pluviomètre, et ne savait pas où il était placé. Les thermomètres étaient bien placés, mais avaient besoin de nouveaux crochets de suspension. L'exposition de l'anémomètre était bonne.

Battleford, T. N.-O., 24 juillet 1891.—Cette station n'avait pas été visitée depuis neuf ans. L'observateur nouvellement nommé, M. L. P. Noël, est un homme pratique parfaitement digne de confiance. Les instruments étaient bien exposés et en bon état, excepté le baromètre, qui naturellement après un si long espace de temps était devenu si sale qu'on ne pouvait lire ses relèvements avec exactitude. Je l'ai nettoyé parfaitement et il se trouve maintenant en très bon état.

Henrietta, T.N.-O., 25 juillet 1891.—M. Salsbury, le télégraphiste du gouvernement, se chargera volontiers des observations du thermomètre à minima et à maxima, ainsi que de la quantité de pluie tombée, si on lui fournit les instruments nécessaires. Comme cette localité est favorable pour une série d'observations de ce genre, je lui ai enseigné ce qu'il aurait à faire, et j'ai choisi des endroits pour y installer les instruments dans le cas où on lui en fournirait.

Prince-Albert, T.N.-O., 25 juillet 1891.—Comme l'exposition de cette station dans la direction ouest, nord et nord-est, (la plus utile à notre service pour les prévisions de temps) est bonne, j'ai placé l'anémomètre électrique sur la plateforme qui avait été originellement construite sur le toit du collège, pour actionner un anémomètre enregistreur à l'intérieur de la bâtisse. Ce dernier était complètement usé et n'avait en apparence jamais servi. Les fils de l'anémomètre électrique passent à travers la bâtisse jusqu'à l'anémographe dans l'étude, où se trouve également placé le baromètre. Le thermomètre et le pluviomètre sont bien situés, mais il faudra un nouvel abri pour le thermomètre. Mademoiselle Mackay prend beaucoup de soin et fait de son mieux, mais à cette station, une des plus importantes que nous ayions dans le Nord-Ouest, à cause de sa position vers le nord, nous devrions certainement avoir un observateur parfaitement bien exercé et pratique, qui pourrait tenir les instruments électriques, télégraphiques et météorologiques en bon état. Le rév. M. Flett, l'observateur nominal, alloue une certaine somme à mademoiselle Mackay pour faire l'ouvrage. Il aimerait que l'agent du chemin de fer remplacât mademoiselle Mackay comme observateur. Je dois faire rapport que la gare du chemin de fer n'est pas un endroit convenable pour faire des observations.

Calgary, T.N.-O., 29 juillet 1891.—J'ai trouvé que M. Thomas O'Brien s'occupait des observations ici, il comprend bien ce travail et paraît soigneux. Le pluviomètre n'était pas bien exposé et l'appentis du thermomètre était bien délabré. Le

baromètre était très opaque et a été convenablement nettoyé. Il n'y a pas d'endroit propice à l'exposition d'un anémomètre, et on n'en a pas. M. Cayley m'informa qu'il considérait qu'on ne pouvait exiger de lui rien de plus que de fournir un homme pour faire l'ouvrage, et qu'il n'avait aucune intention de faire lui-même les observations.

Victoria, C.-B., 2 août 1891.—Le mât soutenant l'anémomètre était devenu très lâche et avait besoin d'être resserré ; il avait aussi besoin d'être peinturé ainsi que la clôture qui l'entoure afin de mieux les conserver. M. Reed tient tous les instruments en bon état et bien exposés, et s'occupe consciencieusement de ses fonctions. J'ai nettoyé et rectifié le baromètre, qui devenait opaque et qui renfermait une petite quantité d'air.

Quamichan, C.-B., 3 août 1891.—Cette station n'avait jamais été inspectée auparavant. M. Lomas fait prendre les observations soigneusement. On ne s'est jamais servi à cette station d'un abri complet de thermomètre, l'écran intérieur seul lui a été remis par un précédent observateur.

Vancouver, C.-B., 5 août 1891.—J'ai eu une entrevue avec M. Abbott, le surintendant du chemin de fer canadien du Pacifique pour la division de la Colombie-Britannique, au sujet de l'établissement de stations au lac Griffin et au Glacier. Il m'informa que sa compagnie avait intention de faire faire les observations avec soin et promptitude à ces stations et en même temps il donna un avis à cet effet aux agents.

Port-Moody, C.-B., 6 août 1891.—Cette station est située à 35 pieds au-dessus du niveau de la mer et est entourée de hautes montagnes. J'ai nettoyé et remis à neuf le baromètre, qui était très opaque et contenait beaucoup d'air (0.57 pouce). Il faut un nouveau pluviomètre ainsi qu'une coupe pour la boule mouillée. Un anémomètre est tout à fait inutile dans cette localité abritée. Les observations se font soigneusement et consciencieusement.

Agassiz, C.-B., 7 août 1891.—M. Sharpe, le directeur de la ferme expérimentale ici, n'est pas encore entré dans sa maison. La raison qu'il donne pour la manière indifférente dont on a fait les observations ici disparaîtra bientôt, il l'espère, lorsque les instruments seront placés à un endroit convenable près de sa résidence, et qu'il s'occupera lui-même de ces observations. J'ai placé l'enregistreur du soleil au meilleur endroit que j'ai pu trouver, et j'ai donné les instructions nécessaires. Les très hautes montagnes qui l'entourent de tous côtés empêchent cette localité d'être un bon endroit pour un enregistreur du soleil. Le thermomètre à maximum 1133 étant inutile, il est devenu nécessaire de le remplacer par un nouveau. La chute de pluie sera exactement mesurée à l'avenir.

Spence's-Bridge, C.-B., 8 août 1891.—Le baromètre était sale et suspendu sans soin contre le mur, sans boîte. Je l'ai nettoyé, l'ai mis dans une boîte et l'ai placé dans une autre partie du bureau où la lumière était meilleure. J'ai aussi nettoyé et réglé le baromètre de rechange et l'ai placé dans la résidence de l'observateur. Le thermomètre se trouvera maintenant près de la résidence. Il n'y a pas d'exposition convenable pour un anémomètre, par conséquent on évaluera la force du vent. Il sera nécessaire d'établir une ligne auxiliaire jusqu'au bureau pour assurer la prompte expédition des dépêches. J'ai enseigné à M. Murray tout ce qu'il aurait à faire, appuyant particulièrement sur l'humidité et la rosée, et l'usage du code télégraphique.

Lac Griffin, C.-B., 9 août 1891.—J'installai les instruments à cette station et enseignai à l'agent les fonctions qu'il aurait à remplir.

Glacier, C.-B., 10 août 1891.—J'installai les instruments à cette station et enseignai à l'agent les fonctions qu'il aurait à remplir. Ici comme au lac Griffin, l'alcool du thermomètre à minima était bien détaché, ce qui prouve que la chose peut arriver facilement lorsqu'on envoie les thermomètres par l'express.

Donald, C.-B., 12 août 1891.—Les thermomètres étaient mal exposés, l'abri étant installé sur une table et faisant face à l'ouest. Cette exposition a été rectifiée. Le thermomètre à minima relevait 10 trop haut, à cause d'une erreur de l'échelle.

Banff, T. N.-O., 12 août 1891.—Les instruments ici sont mal exposés dans la partie boisée du parc. Si jamais cet endroit devenait une station de rapports télégraphiques, et comme telle, grâce à son élévation, elle serait indubitablement très

utile, il faudrait choisir un endroit plus favorable pour les instruments. Le terrain élevé contigu à l'hôtel du chemin de fer canadien du Pacifique serait un bon endroit, et il est possible qu'un observatoire météorologique bien aménagé intéresserait la majorité des pensionnaires de l'hôtel. L'anémomètre devrait être installé au sommet de la montagne du Tunnel, où l'on trouve un bon endroit pour la construction de la plateforme voulue, et l'installation des fils jusqu'à la bâtisse projetée à un mille et demi plus bas se ferait facilement à peu de frais. J'ai placé un baromètre à cette station et j'ai parfaitement enseigné à M. McLeod la manière de s'en servir, ainsi que la manière de constater la rosée et l'humidité. M. McLeod s'occupe de ses fonctions avec soin et diligence.

Edmonton, T. N.-O., 18 août 1891.—Bien que cette station soit établie depuis onze ans, elle n'a jamais été inspectée. Le baromètre était dans un état bien délabré, il n'y a pas de thermomètre fixe, la cuvette était excessivement opaque, et elle contenait 036 pouce d'air. J'ai complètement remis à neuf le baromètre, qui relevait correctement lorsque je l'ai laissé. L'anémomètre, avec aiguille indicatrice à l'intérieur du bâtiment, était placé sur une bâtisse peu élevée et tout à fait abritée, et par conséquent inutile. On pourrait avoir une bonne exposition au vent en construisant une plateforme de trente-cinq pieds de haut, et comme c'est un point important, je recommanderais de bâtir cette plateforme et de fournir un anémomètre électrique. Les thermomètres sont en bon état, mais il faudra un nouvel abri. Le pluviomètre est bien exposé. M. Taylor est un bon observateur et un électricien pratique, il m'assure qu'il n'est nullement à blâmer lorsque les signaux sont retardés, qu'il est toujours présent au temps voulu et qu'il fait de son mieux pour les transmettre.

Swift-Current, T.N.-O., 22 août 1891.—J'ai nettoyé le baromètre à cette station parce qu'il devenait sale. M. Knight est entré dans une petite maison près de la gare du chemin de fer où l'exposition des instruments n'est pas aussi bonne qu'à l'ancienne place, surtout pour l'anémomètre.

Medicine-Hat, T.N.-O., 20 août 1891.—J'ai placé les instruments dans la maison de M. J. K. Drinnan, et lui expliquai parfaitement ses devoirs. M. Drinnan est le nouvel observateur nommé à cette station, et fera, je crois, soigneusement ses observations. L'abri du thermomètre a besoin d'être repeinturé, il faut aussi un nouveau pluviomètre. Le baromètre a été nettoyé, le verre de la cuvette est très fêlé.

Creek-aux-Erables, T.N.-O., 23 août 1891.—Les lectures du thermomètre à maxima et à minima se feront à cette station. L'échelle graduée en porcelaine du thermomètre en usage est brisée. L'agent du chemin de fer canadien du Pacifique ici continue à faire soigneusement les observations.

Balgonie, T.N.-O., 24 août 1891.—M. Webb, l'agent de la ferme Kaye à cet endroit, sera indubitablement un observateur de confiance. J'ai choisi des emplacements pour les instruments et lui ai donné les instructions nécessaires.

Brandon, Man., 26 août 1891.—M. Bedford, directeur de la ferme expérimentale ici, fait faire les observations avec soin. Les instruments sont bien exposés et en bon état. On a fourni un thermomètre à minima supplémentaire pour s'assurer de la différence de la température de nuit entre les terrains élevés et bas qui entourent la ferme. On a aussi fourni un enregistreur de soleil.

Portage-la-Prairie, Man., 27 août 1891.—Le rév. A. H. Finch prend beaucoup d'intérêt à ses fonctions et est un bon observateur. Il prend soin de la lumière électrique à éclat placée ici pour avertir le pays environnant des gelées prévues durant la saison des récoltes. L'exposition des instruments est passable. On a fourni un thermomètre supplémentaire pour constater la rosée.

Minnedosa, Man., 28 août 1891.—Cette station n'a pas été inspectée depuis neuf ans. Les instruments sont plus mal exposés qu'à n'importe quelle autre station de première classe que j'ai visitée au Canada. Ils sont placés dans une vallée et le thermomètre à minima d'après une épreuve réelle accuse une lecture de 2° plus bas que sur le terrain élevé qui l'entoure. L'anémomètre naturellement est inutile. L'observateur, le rév. M. Wellwood, dit qu'il lui est impossible de s'installer à un endroit plus propice, parce que la maison qu'il habite lui appartient. L'abri du thermomètre est dans un état bien délabré sans clôture. Une construction conforme aux règlements sera bâtie plus haut sur la colline pour y mettre les thermomètres, ce qui

devrait améliorer un peu l'exposition. Le baromètre, qui était très opaque, a été nettoyé.

Oak-Bank, Man., 31 août 1891.—Cette station n'a encore jamais été inspectée. L'exposition du pluviomètre était bonne, mais celle des thermomètres inutiles; ils étaient placés à un pied de terre environ et protégés par une couverture en planche. Le thermomètre minima n'était pas un thermomètre officiel, et le thermomètre à maxima était brisé. M. R. F. W. Goodrich paraît vouloir bien travailler, de sorte qu'on lui a fourni des instruments convenables.

Fort-Osborne, Man, 1er septembre 1891.—Les observations de température ici sont soigneusement faites sous la surveillance du Dr Codd, le chirurgien du régime, et devraient former une série précieuse.

Montagne-de-Pierre, Man., 2 septembre 1891.—Les thermomètres et l'anémomètre sont très mal exposés ici sur une plateforme à 16 pieds de terre environ. Le crochet du tube du thermomètre à maxima était brisé et le thermomètre glissait sur l'échelle. Le pluviomètre était usé, la pluie recueillie avait été inscrite au double de la chute réelle. Le baromètre est exact. Avant ma visite l'observateur n'avait reçu que peu ou pas d'instruction pour les observations. Comme on ne manifeste apparemment ici que peu d'intérêt pour ces observations, et que le dé tenu le plus disponible semble être chargé de faire ces observations, je recommande d'abolir cette station, parce que sa proximité de Winnipeg la rend de peu d'utilité.

Elkhorn, Man., 3 septembre 1891. Le thermomètre à maxima n'était pas exact à cette station et l'abri ne convenait pas aux thermomètres fournis. L'exposition est bonne et M. Mowat est un observateur soigneux et se donnant beaucoup de peine. A sa demande on lui a fourni un code et des formules, et il affichera les "probabilités" du Manitoba pour le bénéfice des cultivateurs du voisinage.

Virden, Man., 4 septembre 1891.—Je me suis rendu deux fois à cette station, mais chaque fois la maison était fermée, la famille étant absente. J'ai pu cependant inspecter les thermomètres et le pluviomètre, et ces instruments étaient en très bon état et bien exposés.

J'ai l'honneur d'être, monsieur, votre obéissant serviteur,

B. C. WEBBER,

Inspecteur.

OBSERVATOIRE MAGNÉTIQUE.

A l'honorable

TORONTO, 4 février 1892.

Ministre de la marine et des pêcheries,

OTTAWA.

MONSIEUR.—J'ai l'honneur de vous soumettre mon rapport sur cet observatoire pour la période comprise entre le 1er octobre 1890 et le 31 octobre 1891.

Durant cette période on a continué comme d'ordinaire à faire les six observations magnétiques et météorologiques quotidiennes à 6 et 8 a. m., à 2, 4, 10 p. m. et à minuit. Le dimanche les observations se font à 8 a. m. et 2 p. m. Des déterminations absolues des éléments magnétiques ont été faites aussi—les magnétographes automatiques, enregistreurs de la déclinaison, bifilaire et verticale, ont été tenus en opération, ainsi que le barographe et le thermographe.

Des mesurages horaires des courbes à l'exception de la force verticale ont été faits et les résultats notés. Nous avons maintenant en tableaux onze années de lectures horaires dont on a obtenu la moyenne quotidienne et horaire. Nous avons depuis 1875 des enregistrements photographiques continus. Des observations visuelles dans le but de contrôler les enregistrements photographiques ont été régulièrement faites, l'accord étant satisfaisant. En janvier on a trouvé que les zéros des thermographes-étalon avait légèrement changé, on se servira des corrections à partir de cette date.

En juin, l'horloge du barographe et l'appareil interrupteur ont été démontés, nettoyés et remis en bon état de service. On a aussi démonté l'horloge actionnant l'enregistreur magnétique, son mouvement n'étant pas régulier depuis quelque temps déjà; on l'a parfaitement réparé; depuis ce temps elle marche d'une manière beaucoup plus satisfaisante. Il est bon de faire remarquer que cette horloge est dans

l'observatoire depuis plus de cinquante ans. Le papier bromure argenté continue à donner de bons résultats, aucune des épreuves photographiques n'a manqué. En janvier, on a trouvé nécessaire de changer les angles des miroirs du déclinomètre et du bifilaire; la première ordonnée devenait trop grande pour l'inclinaison croissante de l'ouest, et celle du bifilaire trop petite à cause de perte de magnétisme.

Les plus importantes perturbations magnétiques eurent lieu les 7 et 8 novembre 1890, les 31 mars 1891, 12 avril, 14, 15, et 16 mai, 28 et 29 août, 9, 10 et 11 septembre, la perturbation étant spécialement marquée dans la nuit du 9.

SERVICE HORAIRE.

Les échanges d'heures avec Montréal, Québec, et Saint-Jean ont toutes été enregistrées sur le chronographe à Toronto, les comparaisons se faisant dans le cours de l'après-midi avec Montréal et Québec et dans la soirée avec Saint-Jean.

Dans le cours de l'année on a aussi comparé régulièrement l'heure d'Halifax à celle de Toronto, les comparaisons ayant lieu le même soir que celles faites avec Saint-Jean.

Les erreurs de l'horloge de Toronto et des chronomètres employés ailleurs par les observateurs sont computées d'après les observations les plus récentes.

Nous avons fait l'examen des comparaisons mensuelles de l'horloge et des chronomètres, ainsi que les observations méridiennes envoyées par les observatoires de Québec et de Saint-Jean.

L'heure à l'observatoire de Toronto a été obtenue par les observations de 783 étoiles et une observation solaire. Nous nous sommes servis, pour les réductions, de la position des étoiles publiée par le *Berliner Jahrbuch*. L'erreur de collimation de la lunette méridienne a été fréquemment déterminée par des mesurages micrométriques, sur le télescope de collimation, et par des retournements de la lunette sur l'étoile polaire et autres étoiles.

Le tableau suivant fait voir la différence entre l'heure donnée par l'observateur-chef et celle donnée par les autres observatoires.

Le signe + indique que l'heure de ces stations est en avant de celle de Toronto.

	Toronto.	Montréal.	Québec.	St-Jean.
1890.	Secs.	Secs.	Secs.	Secs.
8 octobre	+0.06	-0.06	-2.15	-1.52
31 do	+0.27	-0.27	-1.23	-1.36
21 novembre	+0.10	-0.10	-0.15	-1.53
10 décembre	+0.68	-0.68		
30 do	+0.23	-0.23	+3.70	-1.78
1891.				
21 janvier	+0.18	-0.18	-1.32	-1.63
6 février			-3.02	-0.74
25 do	+0.36	-0.36	+0.03	
17 mars	+0.11	-0.11	+0.11	+0.31
3 avril	+0.00	+0.00	+0.54	+0.08
20 do	+0.29	-0.29	0.00	-0.20
7 mai	+0.28	-0.28	-2.10	
21 do	+0.15	-0.15	+0.03	-0.06
9 juin	+0.15	-0.15	-0.38	
25 do	+0.15	-0.15	+1.45	-0.36
9 juillet	+0.09	-0.09	-0.67	-0.93
31 do			-0.07	-0.71
27 août	+0.23	-0.23	+0.77	-1.28
11 septembre	+0.11	-0.11	-0.08	-1.67
5 octobre	+0.04	-0.04	-0.08	-1.39
30 do	+0.01	-0.01	-1.39	
13 novembre	+0.34	-0.34	+0.53	-0.99

L'heure donnée par l'observateur-chef est obtenue en prenant la moyenne arithmétique des heures telles que déterminées à Toronto et Montréal après avoir appliqué les équations personnelles entre les observateurs et le directeur de l'observatoire magnétique, dont l'équation absolue est, on le sait, à peu près insensible.

NOTE.—Dans les endroits où il n'y a pas eu d'échange avec Montréal et Toronto, l'heure corrigée par l'équation personnelle de leurs observateurs est acceptée comme heure officielle pour les comparaisons avec Québec et Saint-Jean.

Le résultat des échanges entre les observatoires de Toronto et de Saint-Jean semblerait indiquer que la longitude de ce dernier observatoire accuse une erreur de près d'une seconde de temps.

Le directeur avait reçu une invitation d'assister à la conférence météorologique qui se tiendra à Munich le 26 août, et aussi à la réunion de la commission polaire internationale qui devait avoir lieu au même endroit le 3 septembre, mais comme le département avait besoin de ses services à cette époque, il n'a pu accepter l'invitation.

Le tout respectueusement soumis.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur.

CHARLES CARPMAEL,

Directeur.

BUREAU MÉTÉOROLOGIQUE.

TORONTO, 5 février 1892.

A l'honorable

Ministre de la marine et des pêcheries,
Ottawa.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous soumettre le rapport relatif aux observations des marées pour l'année civile finissant le 31 décembre 1891.

Les observations faites l'an dernier à Canso sont à l'étude, et celles de Liscomb sont presque terminées. Les résultats obtenus à Canso sont très peu satisfaisants, et il a été bien difficile de mesurer l'enregistrement pour Liscomb, pour diverses causes, dont la principale a été que les aiguilles du cylindre alimentateur du marégraphe ne piquaient pas le papier. Avant de se servir de ce marégraphe à une autre station il faudra remédier à ce défaut.

L'énorme somme de travail imposée par l'extension du service météorologique a fait qu'on n'a pu placer de nouveaux marégraphes que tard dans la saison ; je n'ai pu quitter le bureau central qu'en octobre pour m'occuper de ce qu'il y avait à faire dans ce sens. J'ai d'abord visité plusieurs endroits sur le Saint-Laurent en amont de Québec en compagnie de MM. Howden et Cowie, du département des travaux publics, auxquels je suis redevable de plusieurs recommandations précieuses.

Cap à la Roche.—Le premier endroit visité a été le Cap à la Roche. On a déjà fait ici quelques études pendant diverses courtes périodes. Ces observations feront si c'est possible le sujet de certaines études, mais je crains qu'elles ne soient pas assez suivies pour donner des résultats très satisfaisants. Je recommanderais de réinstaller ici l'ancien marégraphe aussitôt que la navigation s'ouvrira au printemps, et de faire une série d'observations aussi longue que possible tandis que la station des signaux est en activité.

Du Cap à la Roche il y a douze milles jusqu'aux Rapides Richelieu, et au pied des rapides se trouve la Pointe Platon. On pourrait placer un marégraphe à l'extrémité d'aval du quai. Il faudrait le protéger fortement avec des pièces de bois, car autrement il serait exposé au danger pendant la débâcle des glaces au printemps. Entre la Pointe Platon et le Cap à la Roche le caractère de la marée change complètement. Au premier endroit la plus basse marée a lieu à marée basse des grandes mers, tandis qu'au dernier endroit elle a lieu à marée basse des petites mers.

On pourrait aussi faire quelques petites séries d'observations à la Pointe aux Trembles, et soit à Saint-Nicolas, soit au Cap Rouge.

A Lévis il est désirable d'installer un marégraphe permanent. On pourrait convenablement l'installer à l'extrémité de l'enclave du caisson à la cale sèche. Cet arrangement aurait l'avantage de permettre de prédire exactement la profondeur de l'eau en aucun temps à l'entrée de la cale. Il serait facile de trouver ici quelqu'un qui s'occupât convenablement du marégraphe, et la formation de la glace n'offrirait pas de difficultés.

La station que je visitai ensuite est celle de la Pointe-au-Père. Là, le puits sera mis en communication avec l'eau profonde au moyen d'un tuyau d'environ deux cent soixante-dix pieds. L'entreprise a été donnée aussitôt et est maintenant avancée, mais le froid l'a fait suspendre et elle ne pourra pas être achevée avant le printemps.

Saint-Jean.—Après avoir soigneusement examiné plusieurs emplacements, y compris le quai du chemin de fer Intercolonial, le falot et l'île aux Perdrix, on décida que le meilleur serait le quai de la corporation près de la douane. Comme l'observateur chargé du service météorologique et horaire, a un bureau à la douane, ce serait là un endroit fort approprié à cet objet. A cause de l'utilité des observations pour la ville, celle-ci accorderait probablement le droit de se servir gratuitement de son quai, et il a été nommé un comité du conseil pour s'occuper de l'affaire. On s'est aperçu cependant qu'il y avait un bail inexprimé du quai qui empêchait de compléter sur-le-champ les arrangements; mais j'espère pouvoir donner sous peu l'entreprise, et le marégraphe pourra fonctionner très peu de temps après.

La localité que je visitai ensuite est la Pointe Sud-Ouest, Anticosti. J'ai choisi près du phare un emplacement où il y a une crevasse dans le roc directement au-dessus de l'eau profonde. On n'aura pas de difficulté à installer sur ce point un marégraphe, mais la saison était trop avancée pour qu'il fût possible de commencer ce travail avant le printemps.

Les tableaux de marée d'Halifax pour 1891 ont été distribués au commencement de l'année aux percepteurs des douanes de la côte sud de la Nouvelle-Ecosse. Ceux de 1892 ont été distribués de la même manière en décembre; et on peut se les procurer en s'adressant à eux.

On se propose de hâter l'installation de marégraphes dès l'ouverture de la navigation au printemps.

Le tout respectueusement soumis.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

CHARLES CARPMAEL,

Directeur.

RAPPORT DE L'OBSERVATOIRE DU COLLÈGE MCGILL POUR L'ANNÉE
EXPIRÉE LE 31 DÉCEMBRE 1891.

A. M. WM. SMITH,

Sous-ministre de la marine.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de présenter le rapport de l'observatoire pour l'année 1891.

Observations météorologiques.—On a continué sans interruption les observations météorologiques accoutumées, et on a publié les résultats dans la *Gazette* de Montréal et dans le *Canadian Record of Science*. Ci-joint un résumé de ces observations pour l'année.

Service horaire.—On a déterminé les erreurs de l'horloge par l'observation de 619 étoiles pendant 114 nuits. On a donné aux navires l'heure de midi, temps moyen, et les autres signaux horaires ont été transmis dans la ville et le pays, comme par le passé. Le service horaire d'Ottawa cause encore, je regrette de le dire, beaucoup de contrariété, à cause de l'imperfection des arrangements dans la capitale.

Le système d'échange de signaux horaires avec l'observatoire de Toronto a été continué avec les résultats que voici :—La différence moyenne entre les horloges de temps moyen des deux observatoires, pendant les seize jours qu'on a échangé ces signaux, a été de 0'17"; et la plus grande différence en un seul jour de 0'38". Les comparaisons font voir que "l'erreur probable" de l'heure d'un observatoire par rapport à celle de l'autre, à un moment donné, est de 0'08".

Longitudes.—Les arrangements pour la détermination directe de la longitude entre Montréal et Greenwich sont virtuellement complétés. On a reçu à la fin d'août les lunettes méridiennes prêtées par l'observatoire royal, et l'appareil électrique spécial construit sous la direction de l'astronome royal, par MM Siemens, Frères. Les chronographes qui serviront à la partie canadienne de l'opération, sont de même construction, et ont été fabriqués par MM. Fauth et Cie, de Washington.

On a visité au mois de juin dernier la station de la Compagnie du Câble Commercial à Hazel-Hill, Nouvelle-Ecosse.

On a fait certaines expériences préliminaires de transmission par le câble, et construit un abri et une jetée pour une station astronomique.

L'expérience de transmission par le câble au moyen d'une répétition automatique des signaux entre les lignes télégraphiques sur terre et les câbles a donné des résultats très encourageants. Un grand nombre de signaux ont été envoyés de Montréal à Waterville, en Irlande, et renvoyés de là à Montréal le 7 juin. Le temps total de la transmission, y compris sept répétitions sur les instruments de la ligne télégraphique terrestre, et deux répétitions sur les répéteurs du câble spécialement destinés à cette fin, a varié de 1'00" à 1'10", temps moyen : 1'04". Le circuit embrassait 1,720 milles de télégraphe sur terre et à peu près 6,000 milles de câble. Le 21 juin, des signaux ont été envoyés par le câble de Hazel-Hill à Waterville avec renvoi, en se servant des deux seuls répéteurs du câble dans le circuit. Le temps moyen de la transmission a été de 0'67", et il variait de 0"70", mesuré sur la trace du siphon enregistreur. On s'attend que les observations commenceront vers le 15 avril prochain et se continueront tout l'été.

Taches sur le soleil.—On a continué toute l'année les observations de taches sur le soleil par la méthode de projection. Les résultats de l'année expirée le 2 mai 1891 sont publiés dans les mémoires de la Société Royale du Canada. À cause du manque d'assistance, je n'ai rien fait avec le photohéliographe dans le cours de l'année.

Températures du sol.—Les observations décrites dans mon rapport de l'an dernier ont été continuées, les plaques restant dans la même position et aux mêmes profondeurs. Je regrette de dire que ces études ne peuvent se prolonger au delà de la présente année, à moins que l'on ne me donne un nouvel aide à l'observatoire.

Remarques générales.—On a reçu dans le cours de l'année plus de 1,000 demandes de renseignements auxquelles on a fait réponse. Le mouvement ayant pour objet le choix d'un emplacement approuvé pour l'observatoire n'est guère plus avancé qu'il ne l'était il y a un an.

M. E. H. Hamilton, B.A.Sc., qui remplissait depuis nombre d'années l'emploi d'aide à l'observatoire, a donné sa démission pour occuper une position importante comme chimiste à New-York, M. Robert Bickerdiké, jeune, B.A. Sc., m'a servi d'aide d'une manière satisfaisante depuis le 1er juillet dernier.

Le tout respectueusement soumis.

C. H. McLEOD,
Surintendant.

MONTRÉAL, 2 février 1892.

TABLEAU MÉTÉOROLOGIQUE

OBSERVATIONS faites à l'observatoire du collège McGill, Montréal, Canada.—Hauteur

Mois.	THERMOMÈTRE.				* BAROMÈTRE.				† Pression moyenne de vapeur.	‡ Moyenne relative d'humidité.	Moyenne de la rosée.	
	Moyenne.	¶ Déviation des moyennes de 17 ans	Maximum	Minimum	Variations moyennes par jour.	Moyenne.	Maximum	Minimum				Variations moyennes par jour.
Janvier.....	15.38	+ 3.38	38.5	-15.0	13.88	30.0308	30.719	28.874	.307	.0826	81.8	10.7
Février.....	17.36	+ 1.77	45.2	-13.0	19.11	29.9984	30.725	29.225	.373	.0886	77.7	11.4
Mars.....	25.94	+ 1.95	49.0	-2.1	14.18	30.1157	30.659	29.118	.243	.1098	72.1	18.0
Avril.....	42.19	+ 2.43	72.0	21.8	18.19	29.9198	30.538	29.441	.214	.1862	67.3	31.5
Mai.....	52.36	+ 2.09	80.0	31.7	20.84	29.9845	30.312	29.608	.162	.2513	61.7	38.5
Juin.....	65.17	+ 0.67	90.0	40.4	19.98	29.9192	30.246	29.620	.114	.4052	63.6	51.6
Juillet.....	66.33	- 2.50	86.8	45.6	17.00	29.9401	30.357	29.568	.131	.4564	70.9	55.9
Août.....	66.65	- 0.30	90.2	50.6	17.40	29.9422	30.283	29.469	.140	.4750	73.0	57.0
Septembre.....	62.29	+ 3.56	83.5	42.5	17.12	30.0870	30.473	29.732	.167	.4285	74.9	53.9
Octobre.....	45.14	+ 0.08	80.1	24.0	13.45	30.0241	30.762	29.550	.218	.2416	76.6	37.9
Novembre.....	35.10	+ 2.87	60.4	0.0	17.21	30.0406	30.620	29.013	.265	.1673	74.4	28.0
Décembre.....	29.71	+10.75	52.5	- 4.0	14.11	30.0365	30.725	29.272	.303	.1387	78.4	23.5
Totaux pour 1891												
Moyenne p. 1891	43.63	+ 1.88			16.87	30.0032			.220	.2523	72.7	34.8
Moyennes p. les 17 années exp. le 31 déc. 1891.	41.75				29.9781					.2495	74.3	

* Baromètre réduit à 32° Fahr., et au niveau de la mer. † Ponces de mercure. ‡ Saturation, 100. "—" température au-dessous de la moyenne pour 17 années, y compris 1891. Les moyennes mensuelles sont l'anémomètre et la girouette sont au sommet du Mont Royal, à 57 pieds au-dessus du sol, et 810 pieds au-dessus du thermomètre en un jour a été de 49.9 le 1er janvier; la moindre variation a été de 15.0 au-dessous de la plus grande chaleur a été de 90.0 le 16 juin; le froid le plus intense a été de 4.1 le 31 août. La journée a été celle du 16 janvier, la température moyenne a été 6.7 au-dessous de zéro. La plus grande hauteur l'année une variation de 1.851. La plus basse humidité relative a été de 25 le 13 mai et le 7 juin. La plus d'un mille a été dans la proportion de 72 milles à l'heure. La vitesse totale du vent a été de 131,316. aurores boréales ont été observées dans 12 nuits. 26 jours de brouillard. Gelée blanche, 17 jours. 18 jours, et le 6 décembre halos colorés de 22° et 46° avec arcs en contact et parhélies. Les chemins d'hiver ont tombé de neige de l'automne a été le 11 octobre. Les chemins d'hiver ont commencé le 7 décembre. N.B.—Les moyennes annuelles ci-dessus sont la moyenne des moyennes mensuelles, sauf pour la

POUR L'ANNÉE 1891.

au-dessus du niveau de la mer, 187 pds. Lat. N. 45° 30' 17". Long. 4^h 54^m 18^s 55 O.

C. H. McLEOD, surintendant.

Direction résultante.	Moyenne de la vitesse en mille par heure.	VENT.										Mois.
		Proportion de nuage.	Proportion possible de soleil.	Ponces de pluie.	Nombre de jours où il est tombé de la pluie.	Ponces de neige.	Nombre de jours où il est tombé de la neige.	Ponces de pluie et de neige fondue.	Nombre de jrs où il est tombé de la pluie et de la neige.	Nombre de jrs où il est tombé de la pluie ou de la neige.		
N. 43° O.	15.6	74.8	29.0	1.29	6	21.0	23	3.30	5			24 Janvier.
S. 32° O.	17.3	66.8	38.7	1.62	8	18.7	15	3.14	5			18 Février.
S. 87 1/2° O.	15.6	54.6	54.7	2.65	9	16.3	8	3.92	2			15 Mars..
S. 72° O.	16.2	68.1	41.5	2.38	12	7.1	6	3.26	2			16 Avril.
S. 58 1/2° O.	14.7	59.9	55.3	1.71	12		1	1.71	1			12 Mai.
S. 72 1/2° O.	15.0	58.6	58.4	1.75	8			1.75				8 Juin.
S. 34° O.	13.0	57.1	52.9	4.80	20			4.80				20 Juillet.
S. 44 1/2° O.	10.8	53.0	58.4	3.70	14			3.70				14 Août.
S. 71 1/2° O.	11.6	44.0	62.7	1.03	14			1.03				14 Septembre.
S. 67° O.	13.0	60.0	41.9	2.38	13	1.5	3	2.53	2			14 Octobre.
S. 24 1/2° O.	16.3	72.0	35.9	2.71	13	3.5	7	3.06	3			17 Novembre.
S. 40° O.	20.9	64.8	37.7	2.14	11	12.0	11	2.34	5			17 Décembre.
Totaux pour 1891												
Moyenne p. 1891	14.99	61.1	47.3	28.16	140	80.1	74	35.54	25	189		Totaux pour 1891.
Moyen. p. les 17 années exp. le 31 déc. 1891.	*15.27	61.4	§46.2	28.13	134	122.0	83	39.97	16	201		Moyen. p. les 17 années exp. le 31 déc. 1891.

§ Pour 10 ans seulement. * Pour 5 ans seulement. "++" indique que la température a été plus élevée; déduites d'observations prises toutes les quatre heures, commençant à 3h., heure conventionnelle de l'Est. dessus du niveau de la mer. zéro le 17 janvier; ce qui donne pour l'année une variation extrême de 105° 0. La plus grande variation du la plus chaude a été celle du 13 juillet, la température moyenne étant de 77.22. La journée la plus froide du baromètre a été de 30.725 le 14 février et le 31 décembre; la plus basse, 28.874 le 12 janvier, soit pour grande vitesse du vent en une heure a été de 59 milles le 3 mars, la plus grande vitesse dans un rayon la direction résultante du vent pendant l'année a été S. 52° O., et la vitesse résultante, de 51,200. Des jours de tonnerre. Halos lunaires dans 8 nuits. Couronnes lunaires dans 4 nuits. Halos solaires dans 3 fini d'exister, dans la ville, le 27 mars, et le 10 avril il n'y avait plus de neige en plein champ. La première vitesse du vent.

ANNEXE "A."

OBSERVATOIRE DE QUÉBEC.

QUÉBEC, 27 novembre 1891.

Au directeur du service météorologique,
Toronto.

MONSIEUR,—Je vous présente le rapport ci-après de l'observatoire de Québec pour l'année expirée le 31 octobre dernier :—

Il n'y a pas eu de changement dans les devoirs officiels. J'ai eu, dans le cours de l'année, l'occasion de vous faire observer que la flotte de ce port sent fortement le besoin d'un signal qui lui annonce l'heure de Greenwich, à laquelle s'abaisse la boule horaire, et j'espère que l'on est venu à bout de cette difficulté grâce aux dispositions prises.

Le port de Québec est aujourd'hui bien différent de ce qu'il était lors de l'établissement du service horaire ; alors les navires, quand ils n'étaient pas en plein fleuve, étaient entrés pour prendre leurs cargaisons aux quais où, en général, ils pouvaient voir la boule horaire ; maintenant, depuis la construction des travaux du havre, une grande partie des bâtiments se chargent là, à l'embouchure de la rivière Saint-Charles, d'où la boule horaire n'est pas visible. Il m'est arrivé de discuter cela avec le percepteur des douanes ici, lui suggérant qu'on surmonterait la difficulté en plaçant une boule horaire sur le bureau de la douane, s'il pouvait fournir la main-d'œuvre nécessaire pour le hissage, etc., de la boule. La question a été agitée privément entre nous. Etant donnée l'importance de l'extension suggérée de ce service, je mentionne la chose, afin que, si vous le jugez bon, on puisse prendre les mesures nécessaires pour mettre l'idée à exécution.

Je suis, etc.,

W. A. ASHE, M. S. R. A.

Directeur de l'observatoire de Québec.

ANNEXE "B."

L'OBSERVATOIRE, SAINT-JEAN, N.-B, 31 août 1891.

M. CHARLES CARPMEAL, M.A., M.S.R.A.,

Directeur du service météorologique du Canada,
Toronto.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de présenter le rapport suivant sur les opérations de cet observatoire, dont j'ai la direction depuis la mort du dernier directeur, arrivée le 7 juillet 1891.

J'ai soigneusement continué le cours des observations météorologiques de la station principale, et envoyé à Toronto copie des résultats.

Le service horaire a été aussi continuellement l'objet de mon attention. J'ai fait à de courts intervalles des observations d'étoiles avec la lunette méridienne pour la correction des erreurs et des heures de l'horloge. On compare les horloges avant et après chaque observation, aussi immédiatement avant de donner le signal de l'heure, chaque jour, pour la gouverne des navires et autres ; ce signal se donne en abaissant la boule horaire à 1 p.m., temps local.

Le conseil municipal, à une de ses dernières séances, a décidé qu'il ne serait pas opportun d'adopter l'heure officielle du 75^e méridien, qui est l'heure adoptée par les chemins de fer dans cette section.

Les échanges d'heure avec l'observatoire de Toronto indiquent que la longitude suivie à cet observatoire erre d'à peu près une seconde. J'espère que vous pourrez bientôt voir à la détermination exacte de notre longitude.

Les signaux de tempête ont toujours été promptement arborés à la station de signaux par M. J. Drake, l'officier chargé de cette fonction.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

D. L. HUTCHINSON

Directeur intérimaire.

ANNEXE No 5.

RAPPORT DU PRÉSIDENT DU CONSEIL D'INSPECTION DES BATEAUX A VAPEUR POUR L'ANNEE EXPIRÉE LE 31 DÉCEMBRE 1891.

BUREAU DU PRÉSIDENT, OTTAWA, 31 décembre 1891.

A l'honorable M. CHARLES H. TUPPER,
Ministre de la marine et des pêcheries,
Ottawa.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous présenter mon rapport de l'année qui expire aujourd'hui.

RÉUNIONS DU CONSEIL.

Le conseil a tenu à Toronto, du 26 décembre 1890 au 5 janvier 1891, des séances où ont été formulés des règlements pour l'inspection des chaudières sectionnelles de bateaux à vapeur (lesquels ont été approuvés par un arrêté ministériel du 14 mai suivant) et pour l'examen des mécaniciens. Voici quels étaient les membres du conseil :—James Johnston, inspecteur de chaudières, Toronto; O. P. St. John, inspecteur de chaudières, Toronto; Thomas Harbottle, inspecteur de coques, Toronto; W. J. Mencilley, président, Ottawa.

Un quorum du conseil s'est assemblé à Toronto les 7 et 18 janvier, et a inspecté la vapeur *Wherenow*, où avait été installée une chaudière sectionnelle, que l'inspecteur n'avait pas voulu approuver. Le conseil recommanda qu'on y ajoutât de nouveaux tirants, qui furent confectionnés ensuite, et la chaudière reçut l'approbation de l'inspecteur. Le conseil fit aussi passer leur examen à plusieurs mécaniciens à Kingston.

Des séances du conseil ont eu lieu à Toronto du 3 au 10 mars, pour l'examen de mécaniciens et la revision des règlements relatifs à l'inspection des bateaux à vapeur, de leurs chaudières et de leurs machines, et à l'examen des mécaniciens.

L'inspecteur O. P. St. John s'est retiré du service le 16 avril. "A cause de l'augmentation continuelle du travail dans cette division et de la réduction du personnel ici par le transfert du président à Ottawa, il est presque impossible pour les inspecteurs de répondre aux demandes qu'on fait de leur temps et de leur attention."

Je me rendis à Toronto le 20 avril, et le 21 du même mois, de concert avec les inspecteurs Ed. Adams de Kingston, J. Johnson et Thos. Harbottle de Toronto, composant le conseil, je commençai l'examen de M. John Dodds et Wm. Lee Waring, candidats pour l'emploi d'inspecteur des bateaux à vapeur dans les divisions respectives d'Ontario ouest et des provinces maritimes. L'examen de M. Dodds se termina le 27 avril, avec succès, et celui de M. Waring le 29 avril, ce dernier échoua. Pendant cette réunion du conseil, les membres (à l'exception du président) durent s'absenter pour inspecter des bateaux à vapeur, ce qui retarda quelque peu l'examen des aspirants.

M. John Dodds commença ses fonctions comme inspecteur des bateaux à vapeur le 29 avril; l'ouvrage dans cette partie était si pressant qu'il fallut adopter cet expédient, qui fut approuvé par un arrêté du conseil en date du 31 août; le traitement de M. Dodd étant fixé à \$1,000 par année par un arrêté ministériel du 26 mai 1891.

Comme la besogne était trop considérable pour les deux inspecteurs de Toronto depuis que le personnel a été réduit par suite du transfert du président à Ottawa, ce qui nécessite la nomination d'un autre inspecteur pour Toronto et, partant, une augmentation de dépense, le président, après que le conseil eût terminé ses travaux, resta à Toronto pour diriger et assister les inspecteurs jusqu'au 1er juin, et pendant cet

intervalle, tint une séance du conseil pour faire une enquête sur la combustion de la chaudière du steamer *Lillie*. Le conseil déclara le mécanicien coupable de négligence et d'incapacité, jugea qu'il était en faute, et recommanda que son certificat fût suspendu durant trois mois.

Le conseil s'assembla les 12, 16 et 30 mai pour expédier les affaires qu'il avait ajournées à cause des inspections de bateaux à vapeur qu'il fallait faire, les membres résidents et le président formant un quorum.

La réunion finale du conseil depuis le 29 juin jusqu'au 5 juillet, eut pour objet le réexamen de M. Wm. Lee Waring, et l'examen de M. John Doran, aspirants à la charge d'inspecteur des bateaux à vapeur, M. Waring pour la division des provinces maritimes, et M. Doran pour celle de l'Ontario-ouest, à Toronto. M. Waring réussit, et fut nommé à l'emploi par un arrêté du conseil daté du 31 août 1891, avec \$1,000 d'appointements par année. M. Doran ne pouvant se présenter tandis que marchait le vapeur sur lequel il était employé, ni avoir un mécanicien pour prendre sa place, il demanda au département qu'on retardât son examen jusqu'à ce que son bâtiment cessât de naviguer à l'automne, ce qui lui fut accordé, et son examen fut fixé au 15 de décembre, mais cet examen a dû être de nouveau ajourné indéfiniment.

Les procès-verbaux des séances du conseil dans le cours de l'année ont été régulièrement transmis au département.

AUGMENTATION DES TRAITEMENTS.

Par un arrêté du conseil en date du 20 août 1891 (et sur la recommandation de l'honorable ministre de la marine et des pêcheries, qui avait en considération les appointements que reçoivent les inspecteurs de bateaux à vapeur en Canada comparativement à ceux payés dans la Grande-Bretagne et aux Etats-Unis), le traitement du président se trouve porté de \$1,600 à \$1,700 par année, et les traitements des inspecteurs, C. R. Coker et Thomas Donnelly, de \$1,200 et \$800 à \$1,300 et \$850 respectivement.

MODIFICATIONS À L'ACTE D'INSPECTION DES BATEAUX À VAPEUR.

À la dernière session du parlement, il a été passé une modification à cet acte conférant au président le pouvoir de donner son approbation aux examens de mécaniciens faits par les inspecteurs quand le conseil d'inspection des bateaux à vapeur ne siège pas. Cette disposition a été mise à effet, et diminuera dorénavant les frais qu'entraînent les examens des mécaniciens, qui devaient auparavant se faire devant le conseil, vu surtout que, depuis le transfert du président à Ottawa, il n'y a plus de quorum du conseil qui soit stationné à Toronto.

L'acte modifié définit aussi "qu'un passager veut dire toute personne transportée sur un bateau à vapeur, autre que le capitaine et l'équipage et le propriétaire, sa famille et ses domestiques." C'est là une modification très importante et dont le besoin se faisait grandement sentir; l'expérience montrera sans doute que les autres dispositions que comportent les modifications sont dans l'intérêt public.

ACCIDENTS.

Division d'Ontario-Ouest et Huron.

Le steamer *Ocean*, de $\frac{484}{2}$ tonneaux, s'est échoué le 2 juillet sur la rive du lac Ontario, à 12 milles à l'est de Toronto pendant un brouillard; il a été remis à flot et remorqué jusqu'à Port-Dalhousie, où on lui a fait des réparations qui ont coûté \$1,800.

Le steamer *W. M. Alderson*, de $\frac{121}{8}$ tonneaux, a brûlé à Port-Dover le 4 août, et a totalement péri.

Le steamer *Athabasca*, de $\frac{2269}{1547}$ tonneaux, est venu en abordage avec le steamer *Pontiac* le 15 juillet sur la rivière du Sault Sainte-Marie; le *Pontiac* a coulé avec 2,500 tonneaux de minerai de fer. L'*Athabasca* a été gravement avarié, mais a continué son voyage à Fort-William, et après y avoir déchargé sa cargaison est retourné à Détroit, où il lui a été fait des réparations au montant de \$20,000.

Le steamer *Lothair*, de $\frac{413}{81}$ tonneaux, a été couché sur le flanc dans la baie Georgienne le 21 août; il était chargé de bois, il perdit son chargement sur le pont,

ainsi que tous ses rouffles, fut remorqué jusqu'à Windsor, où il lui fut fait des réparations d'une valeur de \$1,900.

Le steamer *Interocean*, de $1\frac{1}{8}$ tonneaux, a brûlé à Wallaceburg le 23 août; ses œuvres mortes ont été complètement détruites.

Le remorqueur *R. S. King*, de $\frac{5}{8}$ tonneaux, a été partiellement détruit par le feu à Tobermory le 17 septembre, et il est en cours de reconstruction à Owen-Sound.

Le vapeur de pêche *Othello*, de $\frac{2}{3}$ tonneaux, était en panne au Sault Sainte-Marie, Michigan, E. U., quand il fut coulé par l'abordage de la barge à vapeur *Alta* le 28 septembre, et totalement perdu.

Le steamer *Sovereign*, de $\frac{11}{8}$ tonneaux, a sombré dans le lac Supérieur le 23 octobre; il était chargé de blé; le navire et la cargaison ont été complètement perdus; l'équipage se sauva en chaloupes et fut recueilli par la goélette *Sligo*.

Le remorqueur *Arbutus*, de $\frac{3}{4}$ tonneaux, a été partiellement détruit par le feu à Wallaceburg, le 2 décembre. Perte, \$2,000.

Le vapeur *Energy*, de $1\frac{1}{8}$ tonneaux, a été en partie détruit par le feu à Wallaceburg, le 26 décembre. Perte, environ \$2,000.

Division d'Ontario-Est.

7 mai.—Le remorqueur *Eleanor* est parti d'Oswego, Etat de New-York, pour Kingston, Ontario, à 10 heures a.m., remorquant deux barges. Vers 2 heures p.m., on s'aperçut qu'il faisait eau, et celle-ci, gagnant les pompes et le siphon, éteignit les feux dans la chaudière vers 3 heures p.m. La goélette *Eliza Fisher* les prit à la remorque, et à environ cinq milles au nord de Main-Duck-Island, le remorqueur coula à fond; perte totale. L'équipage fut transporté à Kingston sur les barges remorquées par la goélette.

13 mai.—Le propulseur *Glengarry*, dans son trajet de Fort-William à Kingston, cassa le bouton de manivelle de sa machine, et alla à Detour, Michigan, E. U. De là il fut remorqué à Détroit, Michigan, où l'on posa un nouveau bouton de manivelle.

11 septembre.—Le remorqueur *H. F. Bronson* était en face d'Alexandria-Bay, sur le fleuve Saint-Laurent, quand il brisa le bouton de manivelle de sa machine de bâbord et se rendit avec sa machine de tribord à Kingston, où il fit poser un nouveau bouton.

7 octobre.—Le steamer *Ella Ross*, en approchant du quai de Rossmore, baie de Quinté, brisa le levier de sa pompe à air.

15 novembre.—Le remorqueur *Eliza Bonar* a été partiellement détruit par le feu quand il était mouillé au quai de Belleville. Perte, environ \$1,800; origine du feu inconnue.

Division de Montréal.

Le remorqueur *Kate* a coulé à son quai; cause inconnue.

Le steamer à hélice *Eva* pour le transport des passagers, a été détruit par le feu à son quai à Buckingham.

Le remorqueur à hélice *Resolute* a été détruit par le feu pendant qu'il était mouillé à son quai à Ottawa.

Division de Québec.

Le vapeur *Dagmar*, de la Compagnie de navigation de la rivière Ottawa, a brûlé dans ses quartiers d'hiver à Como.

Le steamer *Canada*, de la Compagnie de navigation Richelieu et Ontario, a brisé son piston, le 5 mai, en s'en allant à Montréal.

Le steamer *Berthier*, en venant de Trois-Rivières, a cassé la courroie de son bouton de manivelle, ainsi que son piston et son cylindre, le 14 juillet.

Le vapeur *Montréal*, de la Compagnie de navigation Richelieu et Ontario, a brisé son cylindre de haute pression, en partant de Montréal, le 13 août.

Le steamer *Cacouna*, de la ligne du Diamant-Noir, en entrant dans le bassin Louise, à Québec, le 25 août, a donné contre une jetée et a défoncé une plaque de son bossoir de tribord.

Le vapeur *Laprairie*, de la Compagnie de navigation Richelieu et Ontario, dans sa descente des rapides en venant de Laprairie dans un brouillard, le 6 octobre,

a donné contre les roches et a eu deux madriers défoncés; il a été mis au bassin et radoubé.

Le 8 octobre, le steamer *Saint-Louis* a cassé son bouton et son cylindre en descendant de Québec.

Division des provinces maritimes.

12 novembre.—Le vapeur à passagers *Heather Belle* a coulé par suite d'un abordage avec le steamer *Fasnet*, à l'entrée du port de Charlottetown, I. P.-E.; ce dernier a été légèrement avarié.

5 décembre.—Le vapeur à passagers *Acadia*, de Saint-Jean, N.-B., a été détruit par le feu à Saint-Jean.

11 décembre.—Le vapeur à passagers *Neptune*, en passant le pont de chemin de fer de Grand Narrows, Cap-Breton, s'est heurté contre une des piles, qui lui a emporté son tambour de bâbord, sa manivelle, et tordu son arbre à manivelle. Il est déséparé pour l'hiver.

Division du Manitoba, de Kéwatin et des Territoires du Nord-Ouest.

6 août.—Le remorqueur *Glendevon* a brûlé jusqu'à fleur d'eau tandis qu'il était amarré à son quai, à l'une des stations de la Compagnie de pêche du Manitoba, sur la Petite-Saskatchewan. Le navire a complètement péri et le chauffeur y a perdu la vie; il avait touché terre sain et sauf, quand il retourna à bord pour sauver quelques objets de valeur, et il succomba sous la double action des flammes et de la fumée.

Division de la Colombie-Britannique.

26 décembre 1890.—Le vapeur *Emma*, en partant du port de Victoria, a donné contre un chalan qui avait coulé bas, et a sombré. Il a été remis à flot deux jours après et réparé.

10 février 1891.—Le vapeur *Pilot*, quand il était à la hauteur du cap Flattery, remorquant la barque *India*, a perdu une des ailes de son hélice, qui emporta la savate soutenant le gouvernail. Il dût lâcher la barque et retourner à Victoria pour être réparé.

7 mars.—Le vapeur *Hope*, remorquant des billots, a jeté l'ancre à l'extrémité nord-est de l'île Ballinac. Le vent changea et le fit s'échouer, défonçant son bordage et son petit fond. Il fut toué jusqu'à Victoria, où on le répara.

14 mars.—Le vapeur *Nellie*, mouillé à Howe-Sound, pendant qu'il n'y avait personne à bord, a chassé sur son ancre, par un coup de vent, a fait eau de toutes parts et a sombré au large; perte totale.

20 mai.—Le vapeur *Marion*, à l'ancre à Golden, a rompu ses amarres dans la nuit, a été emporté dans les rapides de la rivière Colombie et s'est brisé; perte totale.

11 septembre.—Le vapeur *Lois* a donné dans un brouillard contre l'île Portland, détruisant son condenseur à surface, et avariant l'étrave et la quille; il a été réparé à Victoria.

23 septembre.—Le feu s'est déclaré sur le vapeur *Alpha*, au large de False-Creek; on l'a dirigé vers la côte, où il s'est brisé et a fait naufrage.

11 octobre.—Le vapeur *Emma*, se rendant à Nanaïmo avec deux chalans à sa remorque, a donné dans un brouillard sur le récif Mowatt, dans la passe intérieure de l'île Trial, s'en est dégagé et a sombré en eau profonde; perte totale.

On trouvera ci-joints les tableaux A, B, C, D, donnant le nombre de vapeurs sujets à l'inspection dans tout le pays avec leur tonnage brut.

Le montant des droits et honoraires perçus.

Leur augmentation ou diminution en les comparant avec ceux de l'année 1890.

Le nombre de vapeurs ajoutés à la flotte du Canada, et à chaque division.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

W. J. MENEILLEY,

Président du conseil d'inspection des bateaux à vapeur.

A.—NOMBRE des bateaux à vapeur inspectés et connus des inspecteurs en Canada, ainsi que leur tonnage brut, pendant l'année expirée le 31 décembre 1891.

Divisions.	Nombre de bateaux à vapeur.	Tonnage brut.
Ontario-Ouest, Huron et Supérieur.....	364	70,905 00
Kingston.....	140	17,686 22
Montréal.....	153	22,337 00
Québec.....	141	39,049 50
Provinces maritimes.....	201	35,499 05
Manitoba, Kéwatin et Territoires du Nord-Ouest.....	34	5,056 23
Colombie-Britannique.....	129	18,244 74
Totaux.....	1,162	208,777 74

B.—DROITS et honoraires perçus pour l'inspection des bateaux à vapeur, pendant l'année expirée le 31 décembre 1891.

Divisions.	Montant.
	\$ cts.
Ontario-Ouest, Huron et Supérieur.....	7,231 03
Kingston.....	2,115 33
Montréal.....	2,408 04
Québec.....	3,799 88
Provinces maritimes.....	3,632 06
Manitoba, Kéwatin et Territoires du Nord-Ouest.....	368 28
Colombie-Britannique.....	2,003 54
Total.....	21,558 16

C.—NOMBRE des bateaux à vapeur avec leur tonnage brut, et montant des droits de tonnage et des honoraires d'inspection perçus pendant les années 1890 et 1891, indiquant l'augmentation en 1891.

Année.	Nombre des vapeurs.	Tonnage brut.	Droits et honoraires d'inspection.
			\$ cts.
1890.....	1,103	195,418 89	19,716 94
1891.....	1,162	208,777 74	21,558 16
Augmentation.....	59	13,358 85	1,841 22

D.—BATEAUX à vapeur ajoutés à la flotte du Canada, pendant l'année expirée le 31 décembre 1891.

Division.	Nombre de vapeurs.	Tonnage brut.	Tonnage enregistré.
Ontario-Ouest, Huron et Supérieur.....	12	2,050 00	715 00
Kingston.....	6	485 88	325 48
Montréal.....	4	235 00	121 00
Québec.....	3	1,895 00	1,255 00
Provinces maritimes.....	22	3,945 11	1,982 92
Manitoba, Kéwatin et Territoires du Nord-Ouest.....	3	383 54	260 31
Colombie-Britannique.....	32	2,927 41	1,864 41
Total.....	82	11,921 94	6,524 12

ANNEXE No 6.

HALIFAX, 5 novembre 1891.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous présenter le rapport annuel des opérations du conseil d'examen des capitaines et lieutenants, depuis le 31 octobre 1890 jusqu'au 31 octobre 1891.

Le conseil s'est assemblé pour l'examen des candidats 11 fois au port d'Halifax, 12 fois à Saint-Jean, 8 fois à Yarmouth et 3 fois à Québec.

Il y a eu en tout 34 examens à ces quatre ports. A Halifax on a eu 22 demandes de certificats de capitaines au long cours et 1 au cabotage; 21 ont reçu des certificats et 2 ont échoué. On a eu 30 demandes de certificats de lieutenants; 22 en ont reçu et 8 ont échoué.

A Saint-Jean il y a eu 27 demandes de certificats de capitaines; 20 ont réussi et 7 ont échoué; sur 28 qui ont demandé des certificats de lieutenants, 14 en ont reçu et 14 ont échoué.

A Yarmouth on a eu 10 demandes de certificats de capitaines au long cours et 1 au cabotage; 7 en ont reçu et 4 ont échoué; sur dix qui ont demandé des certificats de lieutenants au long cours et 2 au cabotage, 6 en ont reçu et 6 ont échoué.

A Québec on a eu 2 demandes de certificats de capitaines et 4 de lieutenants; on a accordé des certificats à 2 des premiers et à 2 des seconds.

Ainsi, dans le cours de l'année il y a eu 63 demandes de certificats de capacité pour capitaines et 74 pour lieutenants.

On a donné des certificats à 50 capitaines et 13 autres ont échoué; 46 lieutenants ont reçu leurs certificats et 28 ont échoué.

On a aussi délivré 18 certificats de service à des capitaines et 3 à des lieutenants, 13 renouvellements et un certificat d'aptitude comme lieutenant au long cours a été accordé à un capitaine dont la chambre de commerce avait suspendu le certificat.

La totalité des certificats délivrés par le département, tant ceux de capacité que de service, et les renouvellements, est de 130, et l'on a perçu aux quatre ports des honoraires au montant de neuf cent quatre piastres et cinquante centins (\$904.50).

Cela ne comprend pas, toutefois, les certificats de cabotage et de navigation à l'intérieur accordés par le département après examen à tous les ports autres que ceux ci-dessus mentionnés.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

W. H. SMITH,

Président.

Le sous-ministre de la marine, Ottawa.

RÉSULTATS des différents examens.

FORT.	TEMPS.	DEMANDES.		ONT PASSÉ.		ONT ÉCHOUÉ.		Honoraires.
	Mois.	Capi- taines.	Lieu- tenants.	Capi- taines.	Lieu- tenants.	Capi- taines.	Lieu- tenants.	
								\$ cts.
Halifax	Novembre	1	1	1	1			15 00
Saint-Jean	do	1	3	1			3	25 00
Québec	Décembre	1		1				10 00
Saint-Jean	do		4		3		1	5 00
Halifax	do	1	3	1	3			15 00
Yarmouth	do	1N*1C+		1N*1C+	1			18 00
Halifax	Janvier	1	4	1	1		3	30 00
Saint-Jean	do	2	1			2	1	15 00
Yarmouth	do	1	2	1			2	20 00
Halifax	Février	2	6	2	3		3	30 00
Saint-Jean	do	5	4	5	3		1	55 00
Yarmouth	do		3N*2C+		2N*2C+		N1*	13 00
Halifax	Mars	4	2	4	1		1	50 00
Saint-Jean	do	2	1	2	1			25 00
Québec	Avril	1	3	1	3			25 00
Halifax	do	1C+	3	1C+	3			18 00
Saint-Jean	do	3	2	3	2			30 00
do	Mai	1	2	1	2			20 00
Yarmouth	do	1	1			1	1	15 00
Halifax	do	2	1	2	1			25 00
Québec	do		1		1			5 00
Saint-Jean	do	1	1			1	1	15 00
Yarmouth	do	2	1	2			1	10 00
Halifax	do	2	2	2	2			30 00
Saint-Jean	do	2	2	2	2			15 00
do	do	1				1		10 00
Halifax	do	2	4	2	3		1	40 00
Yarmouth	do	2				2		20 00
Halifax	do	5	3	4	3	1		60 00
Saint-Jean	do	5	3	2		3	3	55 00
Yarmouth	do	3		2		1		10 00
Saint-Jean	do	4	5	4	1		4	15 00
Halifax	do	2	1	1	1	1		15 00
Yarmouth	do		2		1		1	10 00
Total		63	74	50	46	13	28	769 00

*Navigation au long cours. †Cabotage.

CERTIFICATS de service accordés.

CABOTAGE.			Navigation à l'intérieur.		
Capitaine.	Lieutenant.	Honoraires.	Capitaine.	Lieutenant.	Honoraires.
		\$ cts.			\$ cts.
16	3	64 00	2		8 00
		6 00			
16	3	70 00	2		8 00

RENOUVELLEMENTS délivrés.

CAPACITÉ.			SERVICE.		
Capitaine.	Lieutenant.	Honoraires.	Capitaine.	Lieutenant.	Honoraires.
		\$ cts.			\$ cts.
9	45 00	2	.....	5 00
				2	2 50
9	45 00	2	2	7 50

Un certificat de lieutenant au long cours a été accordé à un capitaine dont la chambre de commerce avait suspendu le certificat et il lui a été imposé en conséquence un honoraire de \$5.

W. H. SMITH,
Président.

ANNEXE No 7.

RAPPORT SUR LA LEVÉE HYDROGRAPHIQUE DE LA BAIE GEORGIENNE POUR LA SAISON DE 1891.

OTTAWA, 10 novembre 1891.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous informer que je suis parti d'Owen-Sound le 4 mai dernier pour continuer le relèvement de la côte nord-est de la baie Georgienne; entre les îles McCoy et Moose-Point, y compris les différents chenaux qui conduisent à Parry-Sound.

La ligne de relèvement de la côte ayant été tracée en 1890, le travail de l'été dernier consistait exclusivement en sondages; on les a faits en eau peu profonde dans deux bateaux, et dans le navire en eau profonde. Le nombre de milles marins sondés dans les deux bateaux a été de 1,320, et de 860 dans le navire.

Cette section est la partie la plus accidentée de toute la côte nord-est de la baie Georgienne: il y a plus de 4,000 îles et de sèches sur la côte relevée dans la dernière saison. On a découvert nombre de récifs, dont plusieurs se trouvent à une grande distance au large des îles extérieures, et sur la route de la navigation générale.

Beaucoup d'écueils de cette côte laurentienne surgissent brusquement du fond, ce qui nécessite un sondage très minutieux pour qu'on soit sûr de ne pas les manquer.

Il y a quatre chenaux qui mènent à Parry-Sound, le plus profond, offrant l'accès le plus direct de l'ouest, est celui tout au sud du phare de Red-Rock.

Dans ce chenal il n'y a pas moins de 20 pieds d'eau qu'on peut diriger jusqu'à la ville de Parry-Sound. Les vapeurs d'un tirant de 10 pieds et n'ayant pas plus de 120 pieds de longueur peuvent prendre le passage intérieur par la Pointe au Baril, s'ils arrivent du nord.

Les steamers venant du sud peuvent prendre le chenal par Lone-Rock, qu'on appelle le chenal Waubuno ou Burrit, et où l'eau a une profondeur d'au moins 15 pieds.

Le vapeur-poste, d'un faible tirant d'eau, de Midland et Penetanguishene, prend le passage au sud-est de l'île Parry, connu sous le nom de chenal sud.

Il existe nombre de récifs dans toutes ces passes, ce par quoi se caractérisent les eaux de la côte nord, et la navigation a besoin de nouveaux secours avant que des navires d'un fort tirant puissent s'aventurer en toute sûreté dans le détroit de Parry. En jetant un coup d'œil sur la carte générale de l'Amérique du Nord, on voit que Parry-Sound est près de la ligne la plus courte qu'on peut tirer des districts à céréales de l'ouest à Montréal, et l'on n'a pas perdu cela de vue, dans le cas qu'il deviendrait port transcontinental.

Les rives dans le voisinage de la ville sont propres à la construction de quais suffisants pour desservir une grande flotte de navires d'un fort tirant d'eau.

Le seul phare qu'il y ait maintenant à l'approche de Parry-Sound, est celui de Red-Rock, l'îlot le plus au sud du groupe désigné sur l'ancienne carte sous le nom d' "îles des Sauvages." Ce phare est très utile, non seulement pour la navigation locale, mais aussi pour le cabotage en général. Mais pour rendre le détroit navigable la nuit, il faudrait en sus quatre autres phares qui serviraient de feux d'alignement.

On a marqué les emplacements des centres de ces phares qu'on suggère de construire en coulant du plomb dans des trous pratiqués dans les rochers, et tout près on a placé de larges flèches. De petites balises sont érigées au-dessus de ces marques.

Un résultat important de l'hydrographie de cette localité, c'est qu'on a déterminé les positions de plusieurs hauts-fonds dangereux pour des navires d'un grand tirant d'eau.

Un sondage méthodique au large de cette côte fait voir que les écueils dont j'ai entendu parler diversement, ne sont ni aussi près de la surface ni aussi nombreux qu'on le supposait, parce que les capitaines de navires ont donné au même roc des positions différentes.

Le capitaine d'un navire, sur une route qui est nouvelle pour lui, voit un haut-fonds; conjecture de quelle profondeur d'eau il est couvert, et en détermine la position de son mieux sur l'ancienne carte dressée sur une petite échelle. Un autre voit le même roc, fait un calcul différent de sa profondeur et de sa position, et ainsi il arrive parfois que le même haut-fonds se trouve fixé dans une demi-douzaine d'endroits différents.

Sur une côte comme la côte nord-est de la baie Georgienne, cette incertitude subsistera jusqu'à ce qu'une levée hydrographique détaillée la fasse disparaître.

La température n'a pas été aussi favorable pour son travail qu'en 1890, car bien qu'il n'y ait pas eu beaucoup de gros temps, cependant on a eu en somme bien du vent, et il a presque toujours donné sur la côte.

On comprendra mieux la persistance de ces vents soufflant sur la côte par le fait que tout un mois durant je n'ai pu trouver la chance de faire un examen de quelques hauts-fonds, pour lequel il m'aurait suffi d'une demi-journée.

Après le milieu de septembre, nous n'avons pas eu une heure de calme pendant le jour, mais comme l'expérience m'avait fait prévoir cela, j'avais réservé du travail à faire dans des endroits abrités, de sorte qu'il ne s'est guère passé de jour sans qu'on pût faire quelque chose.

L'absence de la crue ordinaire d'été a été un phénomène exceptionnel, et quelle qu'en ait été la cause, elle a nui gravement à la navigation, non seulement dans le voisinage du théâtre de mes opérations, mais dans les chenaux peu profonds des lacs en général. Je crois moi-même que la baisse des eaux qu'on remarque depuis quatre ans, et qui a atteint son point culminant l'été dernier, n'est que temporaire. Les relevés tenus par le ministère des travaux publics du Canada à Little-Current, Algoma, et à Milwaukee par des ingénieurs des Etats-Unis, font voir que, de 1881 à 1887, l'eau a été autant au-dessus du niveau moyen qu'elle est à présent au-dessous. Je pense donc qu'elle montera de nouveau les années prochaines.

Néanmoins, tant que nous n'aurons à nous en rapporter qu'à la mémoire incertaine des plus anciens habitants, il y aura toujours de l'incertitude sur la question de savoir si les eaux des lacs sont sujettes à des fluctuations temporaires, ou si leur niveau baisse constamment. Outre son intérêt scientifique, la connaissance du mouvement des eaux des grands lacs, en vue du commerce à venir, peut être d'une grande importance économique pour l'approfondissement de havres et la construction de canaux.

Je suggère donc respectueusement qu'on pose des pierres indicatrices par exemple à Collingwood, Sarnia, Port-Colborne et Kingston, semblables à celle installée par le ministère des travaux publics sur ma recommandation, dans l'intérêt de la levée hydrographique, à Little-Current, île Manitouline; et que vos agents à ces ports soient chargés de marquer la hauteur de l'eau au moins une fois par jour pendant la saison de la navigation.

A la demande des propriétaires de navires de Parry-Sound, j'ai tracé certaines lignes qui pourront servir aux bâtiments pour vérifier leur boussole, quand seront érigées les balises nécessaires.

Je retournai à Owen-Sound le 23 octobre, et avant de désenquiller le navire, j'employai une couple de jours à établir une série de balises pour vérifier l'erreur de la boussole, sur les bords de la partie large du détroit d'Owen.

C'est la municipalité de la ville d'Owen-Sound qui a fourni ces balises.

Les employés de la levée hydrographique ont encore fait preuve de leur zèle accoutumé, et parmi les hommes de l'équipage il n'y a pas eu un seul cas de déobéissance ou d'intempérance.

Je partis d'Owen-Sound le 27 octobre, arrêtant à Toronto pour placer les chronomètres à l'observatoire, et j'arrivai à Ottawa le 29 au matin.

Conformément aux instructions que vous aviez données de faire une étude de Burrard-Inlet, Colombie-Britannique, M. Stewart est parti d'Ottawa le 2 avril pour cet objet; il a arrêté à Owen-Sound pour prendre des instruments et une couple d'hommes versés dans ce genre de travaux. A cause de l'importance croissante de Burrard-Inlet et de la date de la dernière levée hydrographique, j'ai chargé M. Stewart de faire une nouvelle levée complète sur l'échelle de deux pouces au mille marin, et de faire celle du port de Vancouver sur le double de cette échelle.

Ci-joint le rapport de M. Stewart, dont je suis parfaitement satisfait. Mon temps et celui de mes aides seront tout pris cet hiver à préparer des copies des deux levées pour le graveur et à reviser le *Pilote de la baie Georgienne*.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre très obéissant serviteur,

J. G. BOULTON,

Capitaine de frégate, M. R., et ingénieur hydrographique de, l'amirauté.

NOUVELLE LEVÉE HYDROGRAPHIQUE DE BURRARD-INLET.

KINGSTON, 18 octobre 1891.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de faire rapport que, conformément à vos instructions, je me suis rendu à Vancouver, C.-B., pour faire une nouvelle levée hydrographique de Burrard-Inlet. En y arrivant le 21 avril, je pris une baleinière prêtée par les autorités navales d'Esquimaux, et j'installai un marégraphe à l'extrémité ouest du quai du chemin de fer canadien du Pacifique. Du 21 avril au 2 juillet, je continuai jour et nuit des observations sur le niveau des marées, haute et basse, et en déduisis une donnée à laquelle je réduisis ensuite tous les sondages. Cette donnée est un pied au-dessus du zéro du marégraphe et 13.02 pieds au-dessous du haut d'une large flèche pratiquée dans le pilot en fer sud-ouest du quai du chemin de fer canadien du Pacifique. Cette donnée est aussi la même que celle dont se sont servis les ingénieurs de la compagnie du chemin de fer pour leurs améliorations autour des quais.

Du 25 avril au 1er juillet, tout mon temps a été pris à relever la côte de l'anse de la Pointe Gray à Port-Moody, en comprenant False-Creek et une partie du bras de mer Nord. Après cette dernière date, je me mis aux sondages et je terminai la nouvelle levée hydrographique le 25 septembre, où je fis repeinturer la baleinière et la remis au maître de havre, qui devait la faire mettre à bord du *Sir James Douglas* pour qu'elle fût ramenée à Esquimaux.

Deux fois pendant la saison j'ai fait faire des comparaisons simultanées des marées à la Pointe Atkinson, à Vancouver et à Port-Moody, et j'ai constaté qu'il y avait une différence de temps pour la marée haute et la marée basse aux deux premiers endroits, mais qu'il n'y en avait pas beaucoup aux deux derniers. Les différences sont cependant incertaines, comme on peut s'y attendre quand on connaît l'irrégularité des marées sur toute cette côte.

J'ai pris des observations pour la variation magnétique de l'aiguille de la boussole à la Pointe Akinson, à Jéricho, dans la baie Anglaise, à Port-Moody et à Seymour-Creek, vis-à-vis du village de Hastings.

Pendant quelques phases de la marée j'ai trouvé le courant très fort sur toute l'anse, souvent il l'était trop pour les études en bateau même dans une grande baie comme la baie Anglaise, où la direction en était très incertaine.

Dans le cours de la saison j'ai relevé principalement à pied 75 milles marins de la ligne côtière et sondé 450 milles.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre très obéissant serviteur,

CAPITAINE BOULTON, M.R.,

WM. J. STEWART.

Levée hydrographique de la baie Georgienne.

ANNEXE No 8.

RAPPORT SUR LE SERVICE DES SIGNAUX.

QUÉBEC, 16 décembre 1891.

Au sous-ministre de la marine,
Ottawa.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de présenter le rapport ci-après sur ce service pour la saison de 1891.

Comme dans les années précédentes, il a été envoyé du bas du fleuve et du golfe Saint-Laurent au département, des rapports donnant la température, le vent, la condition et le mouvement de la glace pendant les mois d'hiver, de plus le signalement des navires remontant et descendant, tels que transmis par les agents du département.

Les derniers rapports relatifs à la glace de l'intérieur du golfe, y compris Meat-Cove, la partie ouest du Cap-Breton et l'île Saint-Paul, ont été expédiés le 6 mai.

Les derniers rapports sur la glace de l'entrée du golfe, sont du 11 mai; de Meat-Cove et l'île Saint-Paul, et de l'extérieur du golfe, Pointe-Basse, on signalait le 15 mai: temps brumeux, vent d'ouest, banquises impénétrables sur la côte dérivant dans la direction du sud-est.

Ce dernier rapport constate que la glace est restée quinze jours plus tard qu'en 1890.

Du 1er au 20 avril, trois rapports par semaine ont été reçus et transmis, comme dans les mois d'hiver précédents, aux chambres de commerce de Montréal, Saint-Jean, N.-B., et Québec, à celle d'Halifax, N.-E., ainsi qu'à la presse de Montréal et Québec; aux agents des lignes de paquebots; aux pilotes du Saint-Laurent; à l'agent d'immigration, à la douane et à l'agent du ministère de la marine, à Québec; enfin, à MM. H. Fry et Cie, agents du Lloyd.

A partir du 20 avril, deux rapports ont été reçus et transmis comme ci-dessus. En conformité des instructions contenues dans la lettre du 29 mai, j'ai envoyé des renseignements détaillés sur la température, la direction du vent et le mouvement de la glace à la Pointe-aux-Esquimaux au mois de mars pour la gouverne des goélettes qui font la chasse aux phoques.

Comme dans les deux dernières saisons, à cause des vents de nord et nord-ouest, Saint-Pierre Miquelon, d'après son rapport, n'a pas vu de glace dans ses parages pendant les mois d'avril et mai.

Durant toute la saison de la navigation, on a envoyé des rapports à la salle de dépêches de Sydney-nord.

Comme dans la saison précédente, de la côte nord, de la Baie des Chaleurs, d'Anticosti, des îles de la Madeleine, de Meat-Cove, du Cap-Ray et de l'île Saint-Paul, on a signalé de la glace épaisse, tantôt pénétrable et tantôt impénétrable, pendant la plus grande partie de la saison, surtout dans la dernière partie; les vents de nord et nord-ouest ont chassé la glace du golfe et les navires remontant n'en ont pas rencontré, sauf ceux venant du sud-est de l'île Saint-Paul.

Les navires remontant le fleuve n'ont pas rencontré de glace jusqu'aux environs des Rochers-aux-Oiseaux. La limite extrême du banc de glace était à 40 milles au nord des Rochers-aux-Oiseaux.

Le bureau a fourni aux agents d'Anticosti, des îles de la Madeleine, de Meat-Cove, de l'île Saint-Paul, du Cap-Ray et de la Pointe-Basse, C.-B., quand le port de Sydney a été ouvert, tous les renseignements sur la température, le vent, le mouvement et l'état de la glace dans le fleuve et le golfe Saint-Laurent jusqu'à Montréal, pour la gouverne des navires qui pourraient les demander.

Le port de Sydney est resté ouvert jusqu'au 3 février—trois jours plus tard que dans la dernière saison. Il était rouvert le 15 avril, quatre jours plus tôt qu'en 1890.

Le port de Pleasant-Bay, îles de la Madeleine, a été ouvert le 9 avril, sept jours plus tard qu'à la dernière saison. Six goélettes sont parties ce jour-là pour les fonds de pêche aux phoques; elles ont rencontré à l'extérieur de la glace épaisse et pénétrable.

Je n'ai pas reçu avis de la date de l'ouverture du détroit de Canso, mais le 26 avril on mandait qu'il était plein de glace, et qu'un certain nombre de navires attendaient pour se frayer un passage.

Le port de la Pointe-aux-Esquimaux, sur la côte nord, est resté fermé par une glace épaisse et impénétrable jusqu'au 2 avril, où la flotte de goélettes équipées pour la chasse aux phoques a réussi à en sortir, faisant voile pour cette destination. La plupart se sont dirigées vers les Rochers-aux-Oiseaux et l'île Saint-Paul. Elles ont eu peu de succès; quelques-unes sont revenues à vide, d'autres avec 50 de ces bêtes à fourrure, la plus favorisée en a emporté 300.

Voici quelle était cette flotte avec le nombre des hommes :—

	Hommes.
<i>Stella Maris</i>	12
<i>Amelia</i>	12
<i>Marie du Sacré Cœur</i>	12
<i>Eugénie</i>	12
<i>Gleaner</i>	12
<i>Java</i>	10
<i>Labrador</i>	10
<i>Pioneer</i>	10
<i>D. Cronan</i>	10
<i>Marie-Anne</i>	10
<i>C. M. G. P.</i>	10
<i>Sainte-Marie</i>	10
<i>Elizabeth</i>	10
<i>Phoenix</i>	8
<i>Acara</i>	8
<i>St-Joseph</i>	6
16 navires.....	162

Comme dans les années précédentes, la capture des phoques sur les bords des îles de la Madeleine a été bonne. Le 3 avril on a tué 300 jeunes phoques; le 4 avril 1,400, et le 31 mars 300 autres, soit un total de 2,000. Je n'ai pas reçu de relevé de la pêche faite par les goélettes.

Janvier.

Il s'est formé très peu de glace sur le fleuve Saint-Laurent jusqu'au mois de janvier. Il n'y en a pas eu dans le golfe jusqu'au 1er de ce mois, où d'Anticosti, des îles de la Madeleine, de Meat-Cove, de l'île Saint-Paul et du Cap-Ray est venue la nouvelle que la glace se formait vite, et les stations du fleuve signalaient une glace épaisse et impénétrable de toutes parts. Le thermomètre était descendu à 22° au-dessous de zéro. Pas de glace sur la côte nord ni sur la côte est du Cap-Breton. Dans la deuxième semaine, la glace parut dans la baie des Chaleurs, et le 31 une grande tempête de neige avec vent d'est éclata sur la côte est du Cap-Breton.

Toutes les stations du fleuve et du golfe signalèrent une forte tombée de neige, avec vents de nord à nord-ouest.

Février.

Vents de nord à nord-ouest, avec neige, pendant la première moitié du mois. La seconde moitié a été comparativement douce avec vents de sud à sud-est. Toutes les stations, sauf celle du Cap-Ray, ont télégraphié que la glace était épaisse, impénétrable, aussi loin que pouvait porter le regard.

Mars.

Comme l'année dernière, ce mois a encore commencé par du temps doux; il est tombé très peu de neige; pluies partielles. Le thermomètre sur la côte nord a marqué une moyenne de 34° et de 42° sur la côte sud.

11 mars. —Manicouagan signale des bancs de glace impénétrable, couverts de glace. Pas de glace signalée au Cap-Ray et à l'île Saint-Paul.

28.—La goélette à vapeur *Diver* et deux autres goélettes sortent de leurs quartiers d'hiver.

31.—La goélette à vapeur *Diver*, capitaine Fournier, affrétée par le ministère des douanes, sort du port en destination de l'île Saint-Charles, au large de la Pointe-aux-Esquimaux, à la recherche de la goélette faisant la contrebande, *Busy*, capitaine Bouchard, de l'île aux Coudres. À la demande du ministère des douanes, il n'a pas été fait rapport des mouvements de cette goélette. Le mois finit par des vents de nord à nord-est.

Pas de glace signalée à l'île Saint-Paul et au Cap-Ray, mais à toutes les autres stations, de la glace épaisse et impénétrable partout.

31.—Du Cap-Ray on signalé un vapeur descendant en destination de Saint-Jean, Terre-Neuve, tout chargé de phoques. Pas de glace en vue.

Tous les ports sur la côte nord sont fermés par une glace épaisse, impénétrable.

La goélette *Marteau* est arrivée de Tadoussac à Québec le 30, avec un chargement de bois de chauffage. C'est un des premiers arrivages.

Avril.

Vents de sud à sud-est dans le haut du fleuve et du golfe, et fort vent nord-est dans le bas; glace épaisse, impénétrable dans la baie des Chaleurs, sur la côte du Cap-Breton et aux îles de la Madeleine; pas de glace dans le haut du golfe jusqu'à la Pointe-au-Père. Ce dernier endroit ainsi que Tadoussac à l'entrée du Saguenay sont restés accessibles aux navires pendant la plus grande partie de l'hiver.

3 avril.—Du Cap-Ray on signale un vapeur de pêche au phoque lourdement chargé, en route pour la mer à 6 heures du matin.

6 avril.—De la Baie-du-Renard, Anticosti, on signale deux goélettes qui font, à la hauteur de la baie, la chasse aux phoques.

6 avril.—De Heath-Point on signale cinq goélettes, éloignées dans les glaces, à l'est.

10 avril.—Du Cap-Ray on mande que la flotte du golfe pour la chasse aux phoques n'a pas eu de succès; les vents d'ouest-nord-ouest ont tenu la glace trop au loin.

11 avril.—La glace du Cap-Rouge descend, laissant une éclaircie d'eau d'environ $\frac{1}{2}$ mille; refoule encore; encore solide.

12 avril.—Un vapeur de pêche aux phoques, chargé, descend, au large du Cap-Ray.

15 avril.—De la Pointe-au-Père à Anticosti et au Cap-Ray, fort vent d'est; pas de glace en vue. Aux îles de la Madeleine, à Meat-Cove, à l'île Saint-Paul, partout glace épaisse, impénétrable.

15 avril.—Premier avis de Saint-Pierre, Miquelon.—Temps clair; froid; fort vent de nord-ouest; pas de glace.

23 avril.—La glace du Cap-Rouge est partie aujourd'hui.

Ouverture de la navigation.

1er avril.—La goélette *Salmon Queen* arrivée de la Malbaie; est repartie le 3 du courant.

2 avril.—La goélette *Maria Stella*, avec une cargaison générale, part pour la Malbaie.

10 avril.—Le paquebot *Alert* sort de ses quartiers d'hiver et mouille au quai de la Reine.

Le phare flottant *Manicouagan* part pour son poste; il arriva à la pointe du jour le 22 à la hauteur des hauts-fonds.

Premiers départs de vapeurs de la Grande-Bretagne pour Québec et Montréal.

15	avril.	—Paquebot	<i>Grecian</i> , de Londres.
16	"	"	<i>Peruvian</i> , de Glasgow.
16	"	"	<i>Sardinian</i> , de Liverpool.
17	"	"	<i>Lake Superior</i> , de Liverpool.
17	"	"	<i>Toronto</i> , " "
17	"	"	<i>Alcides</i> , de Glasgow.

Premier steamer signalé.

23 avril.—Ile Saint-Paul—Temps clair; vent de nord-ouest; pas de glace; remontant, à 8 heures du matin, paquebot *Charrington*.

Premiers arrivages de vapeurs transatlantiques.

26 avril.—Le paquebot *Charrington*, parti de Messine le 3 avril pour Montréal, signalé au large de l'île Saint-Paul le 23 du courant, est arrivé au port à 9 heures, ce matin. Le capitaine dit qu'il rencontra de la glace à 30 milles au sud-est de l'île Saint-Paul; qu'il passa cette station et vit un grand banc de glace à 10 heures de la matinée; gouverna au nord-est l'espace de 40 milles, et de là se dirigea sur la pointe est d'Anticosti; vit très peu de glace, et n'en vit pas d'Anticosti à Québec.

27 avril.—Le paquebot *Sardinian*, parti de Liverpool le 16 avril, arrivé au port le 27, à 6.30 a.m., fait rapport qu'il rencontra de la glace le 25, à 30 milles en aval des Rochers-aux-Oiseaux, et s'en trouva dégagé à 20 milles à l'ouest; vit un grand nombre de phoques sur la glace. Pas de glace de là à Québec.

28 avril.—Le paquebot *Alcides*, parti de Glasgow le 17 avril, arrivé au port le matin à 7.30, fait rapport qu'il a été retenu deux heures par un banc de glace au large des Rochers-aux-Oiseaux.

29 avril.—Le paquebot *Lake Superior*, parti de Liverpool le 17 avril, arrivé au port ce matin à 7.45, fait rapport que le 26, pendant que soufflait un vent frais du nord-est, accompagné d'une neige abondante, il rencontra un banc de glace à environ 40 milles à l'est des Rochers-aux-Oiseaux, et ne put s'y frayer un passage. Le 27, temps clair, fit à peu près 20 milles au nord-est et contourna le côté nord de ce banc de glace. Passage libre de là à Québec.

29 avril.—Le paquebot *Toronto*, parti de Liverpool le 17 avril, arrivé au port ce matin à 8.20, fait rapport qu'il eut du brouillard des bancs aux Rochers-aux-Oiseaux, où il rencontra un banc de glace épaisse, impénétrable. A été retenu par cette glace depuis 1 heure de l'après-midi du dimanche, 26, jusqu'au lundi, à 7 heures du matin, soit 19 heures. De là à Québec, pas de glace. A vu plusieurs navires dans la glace, capturant des phoques, qui paraissaient abonder.

28 avril.—Du Cap-Ray on signale l'arrivée de la goélette *Maggie* avec un chargement de 900 phoques.

30 avril.—Avis du Cap-Ray. Il pleut; barque remontant.

30 avril.—De l'île Amherst, îles de la Madeleine, on signale une glace épaisse, pénétrable, sur une largeur de 8 milles, à la hauteur de cet endroit. Le paquebot *St. Olof*, avec les malles, des passagers et une cargaison de Pictou, Nouvelle-Écosse, est à côté de cette glace.

2 mai.—Le paquebot *Vancouver*, parti de Liverpool le 23 avril, arrivé au port à 9.30 du matin, dit qu'il n'a pas rencontré de banc de glace dans le golfe ni en dehors.

4 mai.—La Basse-Pointe mande que l'entrée du port de Sydney est bloquée par la glace. Léger vent d'est; glace épaisse, impénétrable, dérivant à l'est sud-est. Les vapeurs *Bonavista* et *Thames* y sont pris de manière à ne pouvoir s'en tirer; ils s'en sont dégagés le 6 du courant.

Départ du premier steamer transatlantique.

6 mai.—Le paquebot *Alcides*, capitaine Rolls, sort aujourd'hui du port pour Glasgow.

Premier voilier arrivé au port.

7 mai.—La barque *Nelson*, capitaine Sheen, partie des Barbades le 15 avril, est arrivée aujourd'hui.

L'an dernier, le premier vapeur transatlantique est arrivé le 26 avril. Même date que pour le premier arrivé cette année. Le premier voilier est arrivé cette année, comme je l'ai déjà dit, le 7 mai; et l'an dernier le premier est arrivé le 8 mai.

Arrivée du dernier steamer.

Le steamer *Greetlands*, de Sydney, avec un chargement de houille, est arrivé le 21 novembre.

Départ du dernier steamer transatlantique.

Le steamer *Lake Winnipeg*, avec une cargaison générale et des passagers, est parti de ce port le 24 novembre, à la pointe du jour, en destination de Liverpool.

Le yacht à vapeur américain est parti de Québec le 29 novembre, pour Halifax et Boston.

La goélette à vapeur *Anna McGee*, capitaine J. Caouette, est partie de ce port le 5 décembre, à 1 heure p.m., en destination de la baie Ellis, pour opérer le sauvetage de l'équipage de la barque norvégienne *Anna*, naufragée à quarante et un milles en aval de cet endroit le 23 novembre. Quoiqu'on ne pût prendre terre de la goélette, on réussit à faire monter à bord l'équipage, composé du capitaine, de deux lieutenants et de huit matelots, et on arriva le lundi, 14, à 3 heures de l'après-midi.

Le remorqueur américain *Pentagaet*, est parti de ce port le 7 décembre, mais pour revenir parce qu'il faisait eau.

Départ du dernier voilier.

Le navire *America*, en destination de Greenock, est parti de ce port le 22 novembre.

Détroit de Belle-Isle.

Le premier steamer qui a passé par le détroit cette année est le *Cremore*, de Hambourg—ce fut le mardi, 30 juin. Dit qu'il n'y avait pas de banc de glace; quelques banquises à l'entrée du détroit; quelques-unes sur la côte du Labrador, mais nulle sur la côte de Terre-Neuve.

Le steamer *Escalona*, parti de la Tyne le 13 juin, est arrivé ici le 30. A fait rapport qu'à dix-sept milles de Belle-Isle il trouva le détroit rempli de bancs de glace épaisse; ne pût se ménager un passage; fit le tour par le Cap-Ray.

Le steamer *Toronto*, parti de Liverpool le 26 juin, a passé par le détroit. A fait rapport qu'il avait rencontré nombre de banquises et des bancs de glace épaisse du pôle arctique dans le détroit jusqu'à la Pointe Amour, où la glace était impénétrable.

Baie du Renard, Anticosti, 27 juin.—Arrivée de la goélette *Surprise* de la côte du Labrador et de Belle-Isle. Le capitaine fait rapport qu'une glace très épaisse s'étend tout le long de la côte occidentale et dans le détroit de Belle-Isle.

La grippe sévissait beaucoup sur la côte du Labrador et avait déjà fait des victimes.

Le tout respectueusement soumis,

H. J. MCHUGH,

Inspecteur du service des signaux.

ANNEXE A.

RAPPORT SUR LA GLACE, ETC., DANS LE DÉTROIT DE BELLE-ISLE, PAR LES AGENTS AU CAP BAULD, TERRENEUVE; BELLE-ISLE; FORTEAU, ILE VERTE; CAP NORMAN ET POINTE RICHE, TERRENEUVE; DE DÉCEMBRE 1890 AU 1ER SEPTEMBRE 1891.

Belle-Isle.

6 octobre 1890.—Première tombée de neige, deux mois plus tôt que l'année dernière. Il tomba encore de la neige les 3, 4, 17, 19, 23, 26 et 29 novembre.

6 décembre 1890.—Steamer de Terre-Neuve faisant route vers le sud, le dernier navire vu dans le détroit.

Du 1er au 15 décembre.—Vents variables—il est tombé beaucoup de neige pendant cette moitié du mois.

15 décembre.—Il commence à se former de la glace feuilletée, et pendant le reste du mois il n'y a pas eu de glace en assez grande quantité ou d'une assez grande étendue pour empêcher la navigation.

Neige les 18, 19, 20, 22, 23, 24, 25, 28, 29, 30 et 31 décembre.

Janvier 1891.—Pendant ce mois la glace s'est formée en grandes nappes et il n'y a pas eu de grand refoulement à cause des vents variables; la journée la plus

froide du mois a été celle du 17, 15° au-dessous de zéro, et grands frais de nord-est les 19, 20 et 21, les plus gros du mois.

Banquises.

2 janvier.....	3 en vue
5 "	3 "
9 "	4 "
15 "	3 "

Les 1, 3, 4, 12, 18, 23, 26 et 27 janvier, il est tombé de la neige en grande quantité.

Février.—Dans le mois, à cause du froid qu'il a fait, la glace s'est vite formée pendant toute la première moitié du mois. Dans la dernière moitié, temps doux; vents d'ouest-sud-ouest. Une bonne quantité de glace a été chassée du détroit pendant 15 jours du mois.

20 février.—A 9 heures du matin, le thermomètre marquait 22° au-dessous du zéro. Ça été le mois le plus froid de l'année.

Banquises.

Une banquise s'est échouée et est restée à l'île Blanche, visible presque tout le mois durant.

1er, 3, 6, 10, 11, 14, 16, 18, 19, 22, 27, 28 février.—Il est tombé de la neige en petite quantité.

25 février.—Averse; vent de sud-sud-ouest.

Mars.—Tout ce mois a été exceptionnellement doux; très peu de glace jusqu'à la dernière semaine, où les vents d'est-nord-est ont amené une bonne quantité de glace en nappes unies.

2, 4, 6, 16, 18, 29.—Chute de neige.

13 mars.—Cinq steamers au sud-est, faisant la pêche des phoques.

15 mars.—Un steamer au sud-est.

20 mars.—Deux goélettes au large de l'entrée de Quirpon.

25 mars.—Une goélette au sud.

Avril.—Bonne quantité de glace éparsée dans le détroit jusqu'au 9, où il s'éleva des vents d'ouest qui régnerent jusqu'au 13, débâclant le détroit à l'est jusqu'au cap Bauld. La goélette de pêche au phoque *Blooming Queen* a fait escale le 18; c'est le premier navire qui ait touché ici ce printemps; a fait rapport que les steamers de pêche du phoque ont fait de bonnes captures, et que les goélettes n'ont pas aussi bien réussi.

27 mars.—Cette goélette, au large de l'île Blanche, a perdu aujourd'hui deux hommes de son équipage, une de ses chaloupes ayant chaviré.

1er avril.—Les deux phares flottants partis pour la saison.

8, 19, 20, 23, 24, 26, 28 avril.—Chute de neige.

Banquises.

Du 1er avril au 6.....	1 en vue.
do 7.....	4 do
do 8.....	6 do
do 9.....	7 do
do 10.....	8 do
do 15.....	2 do
do 16.....	3 do
do 18.....	4 do
do 20.....	3 do
do 23.....	4 do

3 avril.—Le steamer *Leonard* et une goélette au large du cap Bauld.

4 avril.—Deux steamers au sud-est.

7 avril.—Deux steamers à l'est.

10 avril.—Trois steamers à l'est.

20 avril.—La goélette *Beulah* débarque un équipage de pêcheurs au port de l'Alouette et fait route vers le sud.

Du 1er au 6 mai.—Forts vents d'est, brouillard et pluie. Le détroit est resté rempli de glace jusqu'au 19, où les vents d'ouest et sud-ouest la chassèrent jusqu'à cette île.

20 mars.—Grand refoulement de glace au sud-est. Glace étale dissiminée à l'ouest d'ici.

25 mars.—Un peu de glace du cap Bauld au cap Norman. Il n'y en a pas en vue à l'est.

26 mai.—Un peu de glace venant du détroit le long de la côte sud—goélette *Beulah* en destination du port de l'Alouette.

30 mai.—Le vapeur *Neptune*, de Saint-Jean, Terre-Neuve, mouillé au débarcadère, y laissant un équipage de pêcheurs, fait rapport qu'il y a de la glace en assez grande quantité au sud.

23 mai.—Un bateau a traversé de Quirpon avec les malles.

Banquises.

Une moyenne de 40 banquises en vue pendant tout le mois.

1er juin.—Un peu de glace venant le long de la côte du Labrador.

4 juin.—Une bonne quantité de glace descend du détroit par des vents d'ouest.

9 juin.—Goélettes *Beulah*, *Harmony* et *Columbia* se dirigent vers le sud.

15 juin.—Glace étale à l'est.

17 juin.—Steamer *Greenland* allant à l'ouest. 20 goélettes dans la glace à l'ouest.

19 juin.—Steamer *Kite* faisant route vers l'ouest.

21 juin.—Glace éparpillée—3 goélettes à l'ouest. 7 autres à l'est.

22 juin.—Glace épaisse. Un vapeur à 2 mâts à côté du bord est de la glace.

24 juin.—13 goélettes se dirigeant au nord.

26 juin.—Le steamer *Benagar*, de Liverpool, allant à Pictou, mouillé au large du débarcadère. Glace venant à l'est.

28 juin.—Glace fondante à l'ouest. Une goélette à l'ancre dans l'anse.

4 juillet.—100 goélettes allant au nord; un vapeur de la ligne Thompson parti, à 4 heures du matin.

8 juillet.—Arrivée d'un steamer à 2 mâts.

10 juillet.—Arrivée d'un steamer de la ligne Donaldson à 2 heures de l'après-midi. 100 goélettes allant au sud.

Pas vu de glace après cette date, une moyenne de 35 banquises.

1er août.....vu 8 banquises.

2 do " 6

3 do " 6

4 do " 5

Cap Bauld.

Cette station, à une distance de quelques milles seulement de Belle-Isle, a eu le même temps pendant toute la saison, mais la glace, poussée par les vents d'ouest-nord-ouest, serra la côte.

Cap Norman.

Comme à Belle-Isle et au cap Bauld, la première neige tomba ici en octobre, mais ne resta pas; il en tomba de nouveau en novembre 1890. Elle commença de fondre dans la seconde moitié d'avril.

6 janvier 1891.—Il se forme de la glace feuilletée; le détroit reste fermé en mars, avril, et jusqu'au 27 mai. Il y a eu quinze jours de neige en janvier, onze en février, six en mars, cinq en avril, quatre en mai, un en juin.

31 mai.—Pas de glace visible.

3 juin.—Passage du premier steamer allant à l'intérieur.

9 juin.—Premier steamer en route pour l'étranger.

17 juin.—Détroit rempli de glace; on ne voit pas d'éclaircie d'eau.

20 juin.—Détroit rempli de glace.

24 juin.—Pas de glace vue dans le détroit après cette date—sauf des banquises qui ont continué d'y paraître en bon nombre jusqu'en septembre. Pas une après ce mois.

Du 16 au 25 juin.—De vingt-quatre à trente banquises vues chaque jour.
 Du 1er au 30 juillet.—Dix-huit banquises en moyenne vues chaque jour.
 5 juillet.—Cinquante-cinq banquises en vue.
 10 juillet.—Cinquante-quatre banquises en vue.
 Du 1er au 30 août.—Quatre en moyenne chaque jour pendant seize jours.
 Du 1er au 30 septembre.—Deux en moyenne par jour pendant douze jours—les deux dernières vues le 30.

Ile Fourteau et île Verte.

Les rapports de ces deux stations se ressemblent beaucoup ; il suffira d'en donner un en détail.

Forteau.

2 novembre 1890.—Première neige, 6½ pouces dans ce mois, 20½ pouces en décembre, 10 pouces en janvier 1891, 35 pouces en février, 17½ pouces en mars, 4 pouces en avril, 3 pouces en mai et 1 pouce en juin.

La plus basse température a été celle du 27 février ; le thermomètre est descendu à 27° au-dessous de zéro.

	Maximum.	Minimum.
Janvier 1891.....	12—30°	17—20°
Février 1891.....	28—35	21—27
Mars 1891.....	40	11
Mai 1891.....	50	30
Avril 1891.....	42	15
Juin 1891.....	60	40
Juillet 1891.....	24 42	10
Décembre 1890.....	35	7

15 décembre 1890.—Glacé feuilletée couvrant les fonds de pêche ; tous les rets durent être enlevés :

Janvier et premiers jours de février 1891.—De la glace épaisse en nappes couvre le détroit ; 6 à 7 pouces d'épaisseur.

Février et mars.—Glacé épaisse et banquises venant du nord.

Avril.—Jusqu'au 3 juillet, la glace refoule dans le détroit, quelques jours exceptés.

29 mai.—Une goélette allant à l'est.

2 juin.—Le *Neptune*, le premier steamer venu de Terre-Neuve, arrive du sud-est.

Cap Ray, Terre-Neuve.

La première neige est tombée en décembre et il y a eu dix-huit jours de neige en janvier ; pas de glace pendant ce mois ; quinze jours de neige en février.

13 février.—Formation de la première glacé feuilletée.

Du 14 au 28 février.—Glacé peu épaisé. Vents de nord-ouest à distance et sur la côte.

Du 1er au 2 mars.—Glacé dérivant au sud-est.

Du 3 au 16 mars.—Pas de glace en vue.

7, 17 et 27 mars.—Chute de neige.

Du 17 au 27 mars.—Glacé peu épaisé sur la côte et en vue, dérivant au sud-est, 4 et 8 avril.—Neige.

8 mai.—Grande tempête de neige avec forts vents de nord-ouest. C'est la seule neige tombée dans le cours de ce mois :

Pas de glace vue en avril ni en mai.

1er mai.—Passage du premier vapeur en route pour le Saint-Laurent ; 3 mai, trois vapeurs.

Le tout respectueusement soumis.

H. J. McHUGH,

Inspecteur du service des signaux.

ANNEXE "B."

INDICATIONS du thermomètre à Belle-Isle, de décembre 1890 à avril 1891.

DÉCEMBRE 1890.				JANVIER 1891.				FÉVRIER 1891.				MARS 1891.				AVRIL 1891.			
Date.	9 a.m.	4 p.m.	9 p.m.	Date.	9 a.m.	4 p.m.	9 p.m.	Date.	9 a.m.	4 p.m.	9 p.m.	Date.	9 a.m.	4 p.m.	9 p.m.	Date.	9 a.m.	4 p.m.	9 p.m.
1	30	34	34	1	16	19	8	1	16	14	0	1	10	16	22	1	19	20	17
2	12	0	-3	2	6	12	10	2	-15	-10	-12	2	27	17	12	2	12	19	17
3	-3	5	6	3	19	23	17	3	-16	-9	-7	3	-3	5	4	3	19	20	18
4	12	29	32	4	8	6	2	4	26	7	0	4	0	9	20	4	25	27	34
5	27	19	4	5	0	3	7	5	-12	-10	-9	5	27	31	33	5	35	33	34
6	0	12	17	6	10	13	17	6	-9	-7	-2	6	34	35	34	6	34	33	30
7	20	26	26	7	24	29	26	7	10	10	-4	7	37	39	36	7	30	33	32
8	19	10	10	8	18	20	10	8	-9	-7	-5	8	39	37	35	8	29	33	30
9	8	10	16	9	6	7	5	9	-3	2	4	9	36	33	31	9	28	34	30
10	16	17	20	10	14	16	14	10	-3	6	7	10	33	37	33	10	29	34	30
11	22	27	20	11	0	3	6	11	19	17	14	11	37	33	30	11	30	36	33
12	28	30	26	12	10	26	36	12	14	10	0	12	30	33	30	12	32	36	31
13	20	16	10	13	28	9	3	13	-7	-2	-7	13	27	30	29	13	36	38	39
14	2	6	8	14	6	9	12	14	-16	-11	-11	14	32	36	36	14	34	32	30
15	10	8	7	15	11	10	0	15	-13	-9	-5	15	36	30	28	15	16	21	22
16	6	8	5	16	36	29	36	16	-1	13	1	16	19	17	20	16	25	34	31
17	8	10	10	17	-15	-8	6	17	-7	2	-7	17	19	26	24	17	29	35	34
18	12	19	21	18	-4	4	0	18	-7	0	5	18	19	22	19	18	30	37	34
19	34	36	12	19	-2	3	0	19	-4	-2	-16	19	22	26	12	19	33	34	26
20	0	-2	-3	20	12	14	16	20	-22	-8	-7	20	5	10	8	20	18	20	19
21	-5	0	-2	21	20	25	25	21	-7	-2	5	21	12	17	19	21	19	26	26
22	16	12	10	22	10	10	7	22	16	18	16	22	26	24	23	22	17	24	26
23	10	10	12	23	13	26	24	23	-15	-10	-7	23	27	35	33	23	24	26	24
24	20	21	10	24	21	19	16	24	-7	0	3	24	33	32	33	24	30	34	34
25	6	3	0	25	17	20	15	25	-7	23	33	25	35	36	34	25	32	34	35
26	-2	4	2	26	16	17	13	26	37	37	34	26	17	30	34	26	34	36	34
27	16	23	27	27	10	9	3	27	30	24	27	27	37	35	34	27	33	36	34
28	26	18	12	28	-4	3	3	28	10	10	8	28	34	33	31	28	36	37	35
29	6	2	2	29	5	6	2	...	...	...	...	29	34	31	30	29	35	36	35
30	10	14	16	30	-5	0	2	...	...	...	...	30	24	21	20	30	36	36	35
31	16	18	20	31	5	9	9	...	...	...	...	31	20	23	23	...	...	...	...
Pl. basse température 21 déc., 9 a.m.				Pl. basse température 17 janvier, 9 a.m.				Pl. basse température 20 février, 9 a.m.				Pl. basse température 3 mars, 9 p.m.				Pl. basse températ. 2 avril, 9 a.m.			
Pl. haute températ. 19 déc., 4 p.m.				Pl. haute températ. 16 janvier, 9 a.m.				Pl. haute températ. 26 février, 9 a.m.				Pl. haute températ. 8 mars, 9 a.m.				Pl. haute températ. 13 avril, 9 p.m.			

Le signe (-) avant les chiffres signifie au-dessous de zéro.

MICHAEL COLTON,
Gardien de phare.

Respectueusement soumis,

H. J. MCHUGH,
Inspecteur du service des signaux.

QUÉBEC, décembre 1891.

ANNEXE

STATIONS DE TÉLÉGRAPHE, DE SÉMAPHORE ET DE
FLEUVE ET GOLFE
RIVE SUD DU

Stations de signaux.	Bureau de télégraphe	Phare.	Pavillons.	Sémaphore.	Milles marins de Québec.	Compagnies de télégraphe.
1 L'Islet.....	Bur. de tél.		Pavil.		41	Cie Grand Nord-Ouest.....
2 Rivière-du-Loup.....	do	Phare	do		95	do
3 Pointe-au-Père.....	do	do	do		157	do
4 Petit-Métis.....	do	do	do		197	do
5 Matane.....	do	do	do			do
6 Cap-Chatte.....	do	do	do		230	do
7 Rivière-Martin.....	do	do	do		255	do
8 Cap de la Madeleine.....	do	do	do		288	do
9 Pointe-Renommée.....	do	do	do		318	do
10 Cap-Rosier.....	do	do	do		339	do

RIVE NORD DU

11 Port-Neuf.....	Bur. de tél.	Phare.....	Pavil.		145	Gouv. fédéral et Cie G.N.-O.
12 Manicouagan.....	do	do	do		187	do do
13 Pointe-des-Monts.....	do	Phare.....	do		224	do do
14 Ile aux Œufs.....	do	do	do		246	do do

COTE DE GASPE

15 Cap-Désespoir.....	Bur. de tél.	Phare.....	Pavil.		372	Cie Grand Nord-Ouest.....
16 Pointe-au-Maquereau.....	do	do	do		394	do

COTE DU NOUVEAU-

17 Pointe-Escuminac.....	Bur. de tél.	Phare.....	Pavil.		450	Gouv. fédéral et Cie G.N.-O.
--------------------------	--------------	------------	--------	--	-----	------------------------------

ILE

18 Pointe-Ouest.....	Bur. de tél.	Phare.....	Pavil.		328	Gouv. fédéral et Cie G.N.-O.
19 Pointe-Sud-Ouest.....	do	do	do		358	do do
20 Pointe-Sud.....	do	do	do		408	do do
21 Heath-Point.....	do	do	do		428	do do

ILES DE LA

22 Grosse-Isle.....	Bur. de tél.		Pavil.		467	G.F. et Cies W.U. et G.N.-O..
23 Ile Amherst.....	do	Phare.....	do		471	do do

CAP-BRETON,

24 Meat-Cove.....	Bur. de tél.	Phare.....	Pavil.		529	G.F. et Cies W.U. et G.N.-O.
25 Low-Point.....	do	do	do	Sémaphore..	575	do do

ILE SAINT-

26 Main-Station.....	Téléphone		Pavil.		528	G.F. et Cies W.U. et G.N.-O.
----------------------	-----------	--	--------	--	-----	------------------------------

TERRE-

27 Cap-Ray.....	Bur. de tél.	Phare.....	Pavil.		542	G.F. et Cies Câble Anglo-Amér., W.U. et G.N.-O..
-----------------	--------------	------------	--------	--	-----	--

C.

SIGNAUX, MINISTÈRE DE LA MARINE, CANADA.
SAINT-LAURENT.
FLEUVE SAINT-LAURENT.

Prix pour dix mois et pour mois additionnels.	Date de l'établissement.	Nom de l'agent.	Bureau de poste.	Comté.	Province.	Appointements, par année, du ministère de la marine.
25c. et 1c.	28 oct. '79.	Mme J. B. E. Fortin...	L'Islet.....	L'Islet.....	Qué..	\$50
do	16 nov. '81.	L. T. Puize.....	Rivière-du-Loup (en bas).	Témiscouata	do..	50
do	22 nov. '79.	John McWilliams.....	Pointe-au-Père.....	Rimouski	do..	50
do	17 nov. '79.	Jules Martin.....	Petit-Métis.....	do	do..	50
do	5 nov. '79.	P. Desjardins.....	Matane.....	do	do..	50
do	19 sept. '79.	Treffé Côté.....	Cap-Chatte.....	Gaspé	do..	50
do	23 sept. '79.	Jean Gauthier.....	Rivière-Martin.....	do	do..	50
do	9 oct. '79.	J. F. Sasseville.....	Cap de la Madeleine.....	do	do..	50
do	14 oct. '80.	James Ascah.....	Rivière-au-Renard.....	do	do..	50
do	20 oct. '79.	J. B. Vien.....	Cap-Rosier.....	do	do..	50

FLEUVE SAINT-LAURENT.

40c. et 2c.	1er juin '83.	Dorelas Tremblay.....	Portneuf (en bas).....	Saguenay.....	Qué..	\$50
do	15 août '83.	P. O. Bonenfant.....	Manicouagan.....		do..	
do	19 oct. '83.	L. F. Faffard.....	Pointes de Monts.....		do..	50
do	12 oct. '86.	Paul Côté.....	Ile aux Œufs.....		do..	50

SUR LE GOLFE.

25c. et 1c.	17 juin '80.	James Beck.....	Cap-Désespoir.....	Gaspé.....	Qué. }	\$50
do	22 mai '80.	Auguste Bertrand.....	Port-Daniel.....	do	do..	50

BRUNSWICK.

40c. et 2c.	2 juill. '85.	Henry Phillipps.....	Pointe Escuminac.....	Northumberland	N.-B.	\$50
-------------	---------------	----------------------	-----------------------	----------------	-------	------

D'ANTICOSTI.

\$1.05 et 6c.	1er oct. '81.	Auguste Malouin.....	Ile Anticosti via Gaspé..	Gaspé.....	Qué..	
do	18 oct. '80.	E. Pope.....	do	do	do..	
do	27 juill. '81.	Jean Nadeau.....	do	do	do..	
do	20 juill. '81.	Thomas Gagné.....	do	do	do..	

MADELEINE.

\$1.05 et 7c.	17 août '80.	A. Le Bourdais.....	Iles Madeleine via Pictou	Gaspé.....	Qué..	
do	11 juin '81.	William Cormier.....	do N.-E.	do	do..	

NOUVELLE-ECOSSE.

30c. et 2c.	7 nov. '81.	A. R. MacDonald.....	Meat-Cove, C.-B.....	Victoria.....	N.-E.	
do	1er août '81.	J. G. Peters.....	Low-Point, C.-B.....	Inverness.....	do..	\$50

PAUL.

50c. et 3c.	1890.....	S. C. Campbell.....	Sydney-Nord, C.-B.....	Victoria.....	N.-E.	
-------------	-----------	---------------------	------------------------	---------------	-------	--

NEUVE.

\$1.05 et 10c.	3 nov. '82.	E. R. Rennie.....	Cap-Ray.....		Terre-neuve.	\$50
----------------	-------------	-------------------	--------------	--	--------------	------

ANNEXE No 9.

RAPPORT DU SURINTENDANT DE LA POLICE DE LA RADE DE QUÉBEC, POUR LA SAISON DE 1891.

QUÉBEC, novembre 1891.

Ce corps a subi, cette année, une nouvelle réduction par suite de laquelle il se compose de 18 hommes en tout, pour que les dépenses ne dépassent pas le montant des recettes perçues pour son soutien sur les navires. Le nombre de voiliers et autres bâtiments transatlantiques ayant beaucoup diminué, il a fallu exercer une stricte économie pour arriver à ce résultat. A moins que les vaisseaux venant à ce port n'augmentent en nombre chaque année, il n'est pas besoin d'augmenter le nombre des agents de police. Le principal devoir qu'ils sont appelés à remplir, est d'empêcher les désertions et le racolage. Je regrette de dire que le moyen auquel recourent les capitaines de navires pour se procurer des matelots afin de compléter leurs équipages contrecarre l'action de la police dans l'accomplissement de ce devoir.

Pour qu'on comprenne comment la désertion est ouvertement encouragée, je vais essayer d'expliquer le système adopté ici pour se procurer de matelots. Un navire arrive au port de Québec. Bientôt après des racoleurs induisent une partie de son équipage à deserter. Ils n'y manqueront pas. Quand ce navire est prêt à prendre la mer, se trouvant à court d'hommes, le capitaine fait venir un embaucheur et traite avec lui pour qu'il les lui fournisse; l'embaucheur amène des hommes au bureau d'engagement, où ils sont régulièrement engagés et signent leur contrat, mais ils ne se rendent pas à bord du vaisseau, qui, de son poste de chargement, a descendu le courant et n'attend plus qu'eux pour faire route vers l'océan. Pendant ce temps, l'embaucheur a guetté sa chance, s'est assuré du nombre nécessaire de matelots, en les racolant d'un navire nouvellement arrivé, et les tient tout prêts. Le capitaine qui vient de perdre quelques hommes soupçonne qu'ils sont sur le navire en partance, il appelle la police à son aide; on fait une perquisition minutieuse, sans trouver ses déserteurs, et dès que la police s'en retourne au port, l'embaucheur sort de quelque cachette avec sa chaloupe, met ses hommes à bord, et le bâtiment part sur-le-champ pour la mer. Ces derniers ont remplacé ceux qui ont signé le contrat et ne se sont pas rendus à bord, car le capitaine a droit de prendre des remplaçants. A cause de la rareté des hommes, l'impôt du sang, comme on l'appelle, une prime par homme, variant à \$5 à \$25 chaque, se paie aux racoleurs qui les fournissent. On cite des cas où les racoleurs ont eu la prime et la paie en avance de chaque matelot embarqué par eux, empochant ainsi de \$35 à \$40 par homme, qui, tous avaient simplement été volés d'un bâtiment et mis à bord d'un autre. On dit que deux capitaines, en comparant leurs notes, ont découvert qu'ils avaient effectivement acheté les matelots l'un de l'autre.

Quand on leur parle de cela, les capitaines et autres déclarent ne pouvoir offrir de remède à cette détestable pratique, et je regrette de dire que c'est devenu une coutume. De cet état de choses il résulte que les efforts de la police de la rade de Québec n'ont pas beaucoup empêché l'embauchage et les désertions. Tant que les matelots seront rares dans tous les ports d'Amérique, et que les navires ne trouveront pas d'autres moyens de se procurer des hommes, et continueront de recourir au système actuel, la police sera presque impuissante.

Le 14 novembre, comme il n'y avait que trois ou quatre bâtiments dans le port, et que le racolage n'avait plus de raison d'être, je renvoyai onze agents; le service pour le reste de la saison fut fait par les quatre officiers et le mécanicien du steamer, tous furent congédiés le 30 novembre, à l'exception du mécanicien, qui restera employé quelques jours de plus pour désassembler la machine, etc., comme d'habitude.

J'ai l'honneur d'être,

Votre obéissant serviteur,

J. U. GREGORY,

Surintendant de la police de la rade de Québec.

ANNEXE No 10.

RELEVÉ des quais sous le contrôle du ministère de la marine le 30 juin 1891.

(Règlements établis pour la gouverne des quais, le 12 juin 1889.)

Localité.	Gardien de quai.	Quand nommé.	Rémunérations allouées.	Montant déposé au crédit du receveur général.
<i>Ontario.</i>				\$ cts.
Ile Cockburn.....	Alfred Monck.....	30 mai 1889..	25 p. 100 des perceptions.	41 98
Goderich.....	Aucun.....			
Inverhuron.....	do.....			
Kingsville.....	S. A. King.....	5 mai 1890..	25 p. 100 des perceptions.	201 43
Morpeth.....	Richard Wade.....	— avril 1885..	25 do ..	41 76
Rondeau.....	W. R. Fellows.....	17 déc. 1888..	25 do ..	40 80
Sault-Sainte-Marie.....	W. H. Plummer.....	2 jan. 1890..	\$100 par an. sur les perc.	806 74
Southampton.....	James Johns.....	12 sept 1890..	25 p. 100 des perceptions.	20 00
Summerstown.....	Don. Ward.....	4 juin 1891..	25 do ..	Rien.
Warton.....	H. R. A. Eby.....	10 déc. 1890..	25 do ..	Rien.
				1,152 71
<i>Québec.</i>				
Anse Saint-Jean.....	Aucun.....			
Baie Saint-Paul.....	do.....			
Berthier.....	Chas. Bouffard.....	24 mars 1890..	25 p. 100 des perceptions.	23 25
Carleton.....	Jos. Cauchon.....	4 juin 1889..	\$50 par an. sur les perc.	142 70
Cascades.....	Aucun.....			
Chicoutimi.....	do.....			
Isle aux Grues.....	Jos. Painchaud.....	17 fév. 1890..	25 p. 100 des perceptions.	Rien.
Lacolle.....	B. V. Naylor.....	2 juil. 1886..	25 do ..	18 66
Les Eboulements.....	Aucun.....			
L'Islet.....	P. Plonde.....	17 fév. 1890..	25 p. 100 des perceptions.	7 40
Malbaie.....	Aucun.....			
New-Carlisle.....	John C. Hall.....	4 juin 1889..	25 p. 100 des perceptions.	258 77
Port-Daniel.....	John Enright.....	11 sept. 1890..	\$50 par an. sur les perc.	105 28
Pointe-aux-Orignaux.....	Aucun.....			
Rivière-Ouelle.....	do.....			
Rivière-du-Loup.....	do.....			
St-Alphonse de Bagotville.....	do.....			
St-Cécile du Bic.....	do.....			
St-Jean d'Orléans.....	do.....			
St-Laurent d'Orléans.....	do.....			
Tadouac.....	do.....			
Trois-Pistoles.....	do.....			
				556 06
<i>Nouvelle-Ecosse.</i>				
Arisaig.....	Aucun.....			
Avonport.....	Robert Shaw.....	23 nov. 1888..	25 p. 100 des perceptions.	Rien.
Barrington.....	Aucun.....			
Bayfield.....	Edward Randall.....	25 août 1888..	25 p. 100 des perceptions.	83 17
Anse Belliveau.....	Ambrose Thériéau.....	25 août 1888..	25 do ..	Rien.
Broad Cove Marsh.....	Aucun.....			
Brooklyn.....	F. T. Gardiner.....	20 oct. 1882..	20 p. 100 des perceptions.	Rien.
Canada-Creek.....	C. E. Eaton.....	23 nov. 1888..	25 do ..	14 24
Anse du Cap.....	Jacob Deveau.....	2 août 1889..	25 do ..	50 94
Centreville.....	W. M. B. Dakin.....	25 août 1888..	25 do ..	34 77

RELEVÉ des quais, etc.—*Suite.*

Localité.	Gardien de quai.	Quand nommé.	Rémunérations allouées.	Montant déposé au crédit du receveur général.
<i>Nouvelle-Ecosse—Suite.</i>				\$ cts.
Ruisseau de Chipman	Jas. Misaner	23 nov. 1888.	25 p.100 des perceptions.	10 93
Pointe de l'Eglise	Fred. Belliveau	15 sept. 1888.	25 do	111 10
Baie des Vaches	Arch. McKinnon	15 avril 1879.	7½ do	2,250 55
Cranberry-Head	Abram Thurston	16 fév. 1889.	25 do	Rien.
Anse de Delap	W. R. McCaul	28 nov. 1889.	25 do	Rien.
Digby	H. B. Short	9 jan. 1891.	25 do	573 02
Tête d'Aigle	Nathan Leslie	9 jan. 1889.	25 do	Rien.
Baie-Est	Donald McInnis (fils de Ronald	5 avril 1886.	50 do	Rien.
Grand Narrows, comté de Victoria	John P. McNeill	25 août 1888.	25 do	27 32
Grand Narrows, comté de Cap-Breton	E. A. McNeill	6 nov. 1888.	25 do	Rien.
Havre de Hall	Sydney Roscoe	23 nov. 1888.	25 do	Rien.
Hampton	Judson Foster	25 août 1888.	25 do	24 52
Harbourville	C. O. Cook	23 nov. 1888.	25 do	40 30
Maitland, comté de Hants. do co. de Yarmouth.	C. S. Stuart	5 sept. 1888.	25 do	117 46
	J. W. Raymond	14 avril 1890.	25 do	35 00
Margaretsville	T. J. Downie	25 août 1888.	50 do	84 31
Anse Météghan	H. T. Deveau	15 sept. 1888.	25 do	132 01
Rivière Météghan	Urbain Doucette	31 jan. 1883.	20 do	180 28
Pointe de la Milice	Alex. McFayden	21 mars 1889.	25 do	5 00
Morden	Wm. Minnis	23 nov. 1888.	25 do	20 02
Pointe du Chêne	T. E. Bigelow	3 juin 1876.	33½ do	302 08
Ogilvie	R. S. Armstrong	23 nov. 1888.	25 do	3 28
Parrsboro'	Thompson Tipping	26 nov. 1888.	25 do	44 74
Quai de Pickett	Andrew Bishop	24 déc. 1884.	25 do	130 97
Ile Pictou	Aucun			
Plympton	W. K. Smith	8 août 1890.	25 p. 100 des perceptions.	11 28
Pointe Brûlée	David Stevenson	23 nov. 1888.	25 do	Rien.
Port-George	Jas. E. Slocomb	8 août 1890.	25 do	Rien.
Port-Greville	Aucun			
Port-Hood	Alex. McDougald	21 juil. 1890.	25 p. 100 des perceptions.	142 80
Port-Hood, ile	Aucun			
Port-Lorne	Samuel Beardsley	25 août 1888.	25 p. 100 des perceptions.	33 53
Rivière au Saumon	J. M. Deveau	29 nov. 1890.	25 do	Rien.
Saulniersville	J. T. Saulnier	25 août 1888.	25 do	25 40
Sheet Harbour, rivières Est et Ouest	M. McFarlane	20 mai 1890.	25 do	31 14
Ile Tancook	Aucun			
Tracadie	J. M. Hall	6 nov. 1888.	25 p. 100 des perceptions.	Rien.
Tusket-Wedge	Jas. Cothreau	16 fév. 1889.	25 do	Rien.
Victoria, comté de King	Wm. Brown	11 fév. 1889.	25 do	10 01
Pubnico-Ouest	N. A. D'Entremont	9 avril 1890.	25 do	5 50
Pointe Blanche	Elisha West	9 jan. 1889.	25 do	Rien.
<i>Nouveau-Brunswick.</i>				4,535 69
Buctouche	Angus Renaud	7 juil. 1887.	25 p. 100 des perceptions.	Rien.
Campbellton	Aucun			
Clifton	do			
Dalhousie	W. J. Smith	27 juin 1891.	25 p. 100 des perceptions.	Rien.
Cap Hopewell	Wm. Hamilton	9 avril 1890.	25 do	62 37
Saint-Louis	M. Barriault	11 avril 1890.	25 do	0 53
				62 90
<i>Ile du Prince-Edouard.</i>				
Annandale	James Taylor	2 juil. 1885.	25 p. 100 des perceptions.	78 31
Bay-View	Joseph Harrington	2 oct. 1885.	25 do	16 49
Belfast	Thos. McLennan	21 juil. 1890.	25 do	90 74
Quai de Brush	Levi R. Ings	18 sept. 1885.	25 do	138 03
Anse de Campbell	Angus McIntyre	17 oct. 1888.	25 do	Rien.

RELEVÉ des quais, etc.—Fin.

Localité.	Gardien de quai.	Date de l'établissement des quais.	Rémunération.	Montant versé au crédit du receveur général.
				\$ cts.
<i>Ile du P.-E.—Fin.</i>				
Pointe de la Chapelle	Ronald McCormack	18 sept. 1885.	25 p.c. des perceptions	30 00
Pointe de Chine	W. S. N. Crane	18 sept. 1885.	25 do	8 01
Clifton	Wm. McKay	22 sept. 1886.	25 do	7 52
Crapaud et jetée Victoria	James Day	12 mai 1890.	25 do	93 65
Georgetown	James Bourke	2 juillet 1885.	25 do	68 02
Quai de Hickey	Jas. J. Macdonald	15 oct. 1889.	25 do	Nil.
Rive de Higgins	Vacant			
Pointe de Hurd	R. Robblee	6 oct. 1888.	25 p.c. des perceptions	35 02
Rive de Kier	H. S. McNutt	3 nov. 1885.	25 do	45 22
Pointe Lewis	Jos. A. Macdonald	15 avril 1891.	25 do	86 73
Quai de McGee	Vacant			
Rivière à la Loutre	Edward Henderson	2 juillet 1885.	25 p.c. des perceptions	Nil.
Jetées de Montague, Lambert et Stevens	Peter Keith	5 mai 1890.	25 do	109 92
Havre Murray	W. Sharam	11 juillet 1889.	25 do	12 96
Creek de Neuf-Milles	Edward Harrington	29 oct. 1885.	25 do	Nil.
Cardigan-Nord, Newport	Donald McIntyre	2 juillet 1885.	25 do	32 40
Pinette	Hector D. Morrison	18 sept. 1885.	25 do	15 00
Pownal	Alex. McRae	2 oct. 1885.	25 do	55 21
Baie Ste-Marie	C. H. Lewellin	2 juillet 1885.	25 do	51 61
Souris	B. McEachern	3 juin 1884.	25 do	84
Rustico-Sud, Pont du Banc d'Huitres	Jos. Doucette	2 oct. 1885.	25 do	34 46
Rivière à l'Esturgeon	Bernard Kearney	18 sept. 1885.	25 do	44 32
Rivière Tignish	Ben Gaudet	5 sept. 1888.	25 do	Nil.
Rivière Vernon	J. G. McKenzie	19 oct. 1885.	25 do	97 72
Pointe de l'Ouest	Vacant			
Ile Wood	M. H. McMillan	16 mai 1889.	25 p.c. des perceptions	17 24
				1,169 42

RÉCAPITULATION.

Ontario	\$1,152 71
Québec	556 06
Nouvelle-Ecosse	4,535 69
Nouveau-Brunswick	62 90
Ile du Prince-Edouard	1,169 42

Total des droits de quai perçus

\$7,476 78

A ajouter—Honoraires reçus par les capitaines de ports suivants, en sus de la rémunération allouée:—

Capitaine de port de New-Richmond, Qué.	\$ 1 50
do Saint-Jean, Qué.	149 50
do Cap-Canso, N.-E.	12 90
do Halifax, N.-E.	19 50
do Jetée Internationale, N.-E.	4 00
do Yarmouth, N.-E.	3 00
do Chatham, N.-B.	64 00
do St. Andrew's, N.-B.	10 50
do Nanaïmo, C.-B.	65 90
	329 00

Revenu total des quais et ports

\$7,805 78

N.B.—A l'exception de ceux de la Baie des Vaches et de Digby, les maîtres de quais ne sont pas tenus d'envoyer des états de leurs perceptions avant la fin de l'année civile. Le présent état fait voir les sommes reçues par le département et placées au crédit du receveur général à venir jusqu'au 30 juin 1891. A plusieurs quais qui n'en avaient pas, il a été nommé des gardiens depuis le 30 juin.

ANNEXE N° 11.

51-55 VICTORIA,

CHAPITRE 36.

Acte concernant l'expédition du bétail.

(Sanctionné le 30 septembre 1891).

Sa Majesté, par et avec l'avis et le consentement du Sénat et de la Chambre des Communes du Canada, décrète ce qui suit :—

1. Le présent acte peut être cité sous le titre : *Acte de l'expédition du bétail*.
 2. Dans le présent acte, à moins que le contexte n'exige une interprétation différente,—

(a.) L'expression "ministre" signifie le ministre de la marine et des pêcheries ;

(b.) L'expression "inspecteur" signifie un inspecteur pour les fins du présent acte seulement ;

(c.) L'expression "certificat" signifie un certificat délivré en vertu et pour les fins du présent acte seulement ;

(d.) L'expression "navire" signifie tout navire employé à la navigation ; et l'expression "navire transportant du bétail" signifie tout navire employé au transport du bétail de tout port ou lieu du Canada à tout autre port ou lieu en dehors du Canada, n'étant pas un port ou lieu des Etats-Unis d'Amérique, ou de Terre-Neuve, ou de Saint-Pierre ou Miquelon, ou des Bermudes, ou d'aucune des îles des Antilles, ou du Mexique, ou de l'Amérique du Sud.

3. Le gouverneur en conseil pourra faire des règles et règlements pour la santé, la protection et le transport en sûreté du bétail sur les navires ; et ces règles et règlements seront publiés dans la *Gazette du Canada* et auront force de loi à compter de la date postérieure qui y sera désignée pour leur entrée en vigueur.

4. Le gouverneur en conseil pourra nommer des inspecteurs et fixer la rémunération qui leur sera payée sur les honoraires perçus en vertu des dispositions du présent acte ; et tous honoraires perçus par un inspecteur, en sus du chiffre de la rémunération ainsi fixée, seront remis par lui au ministre des finances et receveur général pour former partie du fonds du revenu consolidé du Canada.

(2.) A tout port pour lequel il n'aura pas été nommé d'inspecteur en vertu du présent acte, le gardien de port nommé par le gouverneur en conseil sera d'office l'inspecteur.

(3.) A tout port où il n'y aura pas de gardien de port ainsi nommé et pour lequel il ne sera pas nommé d'inspecteur en vertu des dispositions du présent acte, le principal officier des douanes à ce port sera d'office l'inspecteur.

(4.) Chaque inspecteur devra, aussitôt que possible après le trente-unième jour de décembre de chaque année, fournir au ministre un état par écrit des honoraires perçus par lui en vertu des dispositions du présent acte pendant l'année, et de la manière dont il les aura employés.

5. Le gouverneur pourra établir un honoraire à payer sur chaque tête de bétail expédié par tout navire transportant du bétail ; et aucun préposé des douanes ne donnera d'acquit ou congé à aucun navire ayant du bétail à bord avant que cet honoraire ne soit payé.

6. Tout certificat délivré par un inspecteur sera fait en triple exemplaires, dont l'un sera remis au capitaine ou à l'agent du navire, un autre au principal officier des douanes au port d'où partira ce navire, et le troisième sera gardé par l'inspecteur.

7. Aucun préposé des douanes ne donnera d'acquit ou congé à aucun navire transportant du bétail avant d'avoir reçu le certificat d'un inspecteur, attestant le nombre de bestiaux que ce navire est propre à transporter, ainsi que le nombre réel qu'il y a

à bord pour le voyage projeté, et que ce navire est navigable, et que les aménagements pour le transport du bétail sont approuvés par lui, et aussi, si ce bétail est logé sur le pont supérieur ou tillac, que les abris ou aménagements sont suffisamment forts et solides pour garantir la sûreté du bétail pendant le voyage, et que toutes les prescriptions des règles et réglemens alors en vigueur, au sujet de la santé, de la protection et du transport en sûreté du bétail sur les navires ont été suivies.

(2.) Quiconque enverra ou tentera d'envoyer, ou contribuera à envoyer ou tenter d'envoyer en mer, et tout capitaine qui prendra ou tentera de prendre la mer avec ce navire, sans avoir au préalable obtenu ce certificat, sera coupable de délit; et de plus, le navire répondra d'une amende de mille piastres, et pourra être saisi et détenu par tout préposé des douanes, en tout temps et en tout lieu où il sera trouvé en Canada, jusqu'à ce que cette amende et les frais de cette saisie soient payés.

(3.) Une poursuite sous l'empire du présent article ne sera intentée que par le ministre ou avec son consentement.

(4.) Un délit en vertu du présent article ne sera pas puni sur conviction sommaire.

8. Lorsqu'un navire transportant du bétail se sera conformé aux prescriptions ci-dessus et aura obtenu un acquit ou congé à quelque port ou lieu en Canada, et que n'ayant pas à bord autant de bestiaux que son certificat lui permet d'en avoir pour le voyage projeté, il se rendra à un autre port ou lieu en Canada afin de compléter son chargement de bétail; le capitaine de ce navire notifiera à l'inspecteur, avant de partir, son intention de le faire; et il sera alors du devoir de l'inspecteur du premier port de partance de notifier à l'inspecteur du port auquel le navire doit compléter son chargement de bétail, l'intention du capitaine, le nombre de bestiaux à bord et le nombre que le certificat permet de transporter durant le voyage projeté.

(2.) Dans ce cas, le navire, à son arrivée au port où il doit compléter son chargement de bétail, ne prendra pas d'autre bétail avant que l'aménagement pour ce nouveau bétail ait été inspecté et approuvé par l'inspecteur du port, qui certifiera que le surcroît de bestiaux pris à bord du navire n'en portera pas le nombre au delà du chiffre autorisé par le certificat délivré pour le voyage projeté, et que les dispositions prises pour le transport de ce surcroît de bestiaux sont approuvées par lui.

(3.) Aucun préposé des douanes ne donnera d'acquit ou congé à aucun navire pour le bétail additionnel pris à bord avant d'avoir reçu le certificat de l'inspecteur mentionné au présent article.

(4.) Tout capitaine de navire qui manquera de se conformer aux prescriptions du présent article, et qui prendra ou tentera de prendre la mer sans s'y être conformé, encourra une amende de mille piastres, et ce navire répondra de l'amende et pourra être saisi et détenu par tout officier supérieur des douanes, en tout temps et en tout lieu où il sera trouvé en Canada, jusqu'à ce que cette amende et les frais de la saisie soient payés.

9. Le capitaine de tout navire qui prendra la mer ou qui tentera de prendre la mer avec un plus grand nombre de bestiaux à bord que celui autorisé par son certificat pour le voyage projeté, encourra une amende de mille piastres, et le navire répondra de l'amende et pourra être saisi et détenu par tout officier supérieur des douanes, en tout temps et en tout lieu où il sera trouvé en Canada, jusqu'à ce que cette amende et les frais de la saisie soient payés.

10. Toute amende recouvrée en vertu des dispositions du présent acte sera versée à la caisse du ministre des finances et receveur général, pour faire partie du fonds du revenu consolidé du Canada.

11. Rien de contenu au présent acte ne sera censé modifier ou affecter en quoi que ce soit les dispositions des actes de la trente-quatrième Victoria, chapitre trente-trois, intitulé: *Acte pour pourvoir à la nomination d'un gardien de port pour le havre de Québec*; de la trente-sixième Victoria, chapitre 11 intitulé: *Acte pour amender les actes concernant les gardiens de port à Montréal et à Québec*; de la quarante-cinquième Victoria, chapitre quarante-cinq, intitulé: *Acte à l'effet d'amender et refondre les actes concernant l'emploi de gardien de port pour le havre de Montréal*; ou du chapitre quatorze-vingt-cinq des Statuts révisés, intitulé: *Acte concernant les gardiens de port*; mais les

dispositions ci-haut contenues seront, à l'égard des ports auxquels s'appliquent respectivement les dits actes, interprétées comme supplémentaires et non comme déroatoires aux dits actes.

RÈGLEMENTS CONCERNANT L'EMBARQUEMENT DU BÉTAIL DANS LES PORTS DU CANADA.

En vertu de l'autorité conférée au gouverneur en conseil par l'article 3 de l'Acte concernant l'expédition du bétail. 54-55 Victoria, chapitre 36, intitulé: *Acte concernant l'expédition du bétail*, les règlements suivants sont établis au sujet des navires qui transportent du bétail d'un port ou lieu quelconque du Canada à quelque port ou lieu que ce soit en dehors du Canada, mais n'étant pas un port ou lieu des Etats-Unis d'Amérique, ni de Saint-Pierre ou Miquelon, ni des Bermudes, ni d'aucune des îles des Antilles, ni du Mexique, ni de l'Amérique du Sud.

Définition.—Dans les présents règlements l'expression "animaux" signifie les taureaux, les bœufs et les vaches, ainsi que les taures d'un an et de deux ans.

DEMANDE D'INSPECTION.

N° 1. Le capitaine, propriétaire ou agent de tout navire ayant l'intention de prendre du bétail à son bord pour le transporter hors du Canada, devra, si d'après les dispositions de l'acte précité ce navire doit être inspecté, en demander l'inspection par écrit à l'inspecteur du port où le bétail doit être embarqué, sur quoi l'inspecteur prendra les mesures nécessaires pour inspecter le navire et décider s'il est sûr, en état de prendre la mer, et propre au transport du bétail pour le voyage projeté.

Si l'inspecteur est satisfait du navire, il informera le propriétaire, capitaine ou agent qu'il lui est permis d'aménager le navire selon les exigences des présents règlements; mais si le navire a déjà été aménagé pour le transport du bétail, d'une manière non conforme aux présents règlements, l'inspecteur devra exiger que l'on se conforme en tout à ces règlements avant de délivrer son certificat.

ESPACE.

N° 2. Les animaux gras logés sur le pont supérieur ou tillac, ou sur tout autre pont, devront avoir chacun un espace de 2 pieds 8 pouces francs de largeur sur 8 pieds francs de longueur, et de pas moins de 6 pieds 3 pouces de hauteur (mais les parcs à moutons n'auront pas moins de 7 pieds de hauteur, divisés en deux compartiments d'une hauteur de 3 pieds 6 pouces chacun), et dans aucun cas il ne sera permis de mettre plus de quatre têtes de bétail dans chaque parc, si ce n'est au bout d'une rangée où il pourra en être mis cinq ensemble; mais il pourra néanmoins être mis dans un parc cinq animaux du poids de 1,000 livres au moins chacun, communément appelés "animaux d'engraissement" (*Stockers*), au lieu de quatre animaux gras. A l'égard de l'espace à donner aux moutons, pas plus de 8 ou 9 moutons compteront pour un bœuf gras, suivant le gré de l'inspecteur. Il faudra donner aux vaches pleines le même espace qu'aux bœufs gras.

PONTS.

N° 3. Il ne sera pas transporté de bétail sur plus de trois ponts; et chaque pont sur lequel il sera transporté du bétail devra être pourvu d'une ventilation suffisante, ainsi que ci-dessous prescrit.

AMÉNAGEMENT DU TILLAC OU PONT SUPÉRIEUR.

No 4. *Épontilles en bois.*—Les épontilles devront être de bonne épINETTE blanche saine, mesurant pas moins que 3 sur 5½ pouces, placées à des distances convenables des cintres, contre la lisse du navire et assujéties à la lisse par un crampon de fer forgé de ½ pouce au moins, à vis et écrou. Si le pavois est à jour le pied des épontilles devra être assujéti au moyen de pièces de remplissage de 2 x 3 pouces placées en

dehors des batayoles, et à ces pièces le revêtement extérieur sera cloué, et le tout solidement fixé par des boulons à vis et écrou. Un morceau de 2 x 3 pouces ou de madrier de 3 pouces sera fixé à l'extérieur de l'épontille et montera jusqu'au-dessous de la lisse afin de tenir l'épontille en place. Les épontilles extérieures s'élèveront assez haut pour servir d'appui à un garde-corps si la chose est nécessaire à la protection des matelots. Si les pavois sont pleins, le pied des épontilles sera assujéti par un entretoisement de bon bois de 2 x 3 pouces, fixé au dos de chaque épontille. Les épontilles extérieures au-dessus des parcs seront solidement fixées à des solives de $5\frac{1}{2}$ x 2 pouces au moins, courant de l'avant à l'arrière. Les épontilles intérieures devront être placées directement en ligne avec les épontilles extérieures, et posées de façon à ce que leur face de $5\frac{1}{2}$ pouces soit dans le sens de la longueur du navire; elles seront bien assujéties par le haut à des solives de pas moins de $5\frac{1}{2}$ x 2 pouces, courant de l'avant à l'arrière et solidement fixées par le bas au pont et plancher pour les empêcher de se soulever.

Épontilles en fer.—Des épontilles en fer pourront être employées au lieu des épontilles en bois, et auront un diamètre de 2 pouces au moins; elles seront posées dans des emboîtures de fer en haut et en bas et fixées à boulon et écrou.

Baux.—Les baux ou solives devront être de bon bois sain, de 2 x 6 pouces, convenablement placés, et traverser d'un flanc à l'autre si c'est possible. S'il se trouve quelque construction dans le chemin, alors elles y seront solidement appuyées. Ces solives seront épaulées sur les épontilles et assujéties au moyen d'accores clouées ou autrement solidement attachées aux épontilles.

Couples en fer d'angle.—Des couples en fer d'angle ajustés d'un flanc à l'autre sur le pont supérieur, à 5 pieds de distance l'un de l'autre, pourront remplacer les épontilles de bois et les solives.

Planche de tête ou d'appui.—Les planches de tête n'auront pas moins de $1\frac{1}{2}$ x 12 pouces; elles seront de bois sain, et solidement fixées aux épontilles du côté du parc. Pour solidifier la planche un double étai sera placé à chaque bout du parc. Une tige de fer d'un diamètre de $\frac{5}{8}$ de pouce passera à travers les doubles étais et la planche de tête, et sera arrêté par une vis et écrou. Dans toutes les planches de tête il sera percé des trous à des distances convenables pour attacher les animaux.

Planches de pied.—Les planches de pied seront des mêmes matériaux que celles de tête, bien clouées aux étais en dedans.

Planches de séparation.—Les planches de séparation seront de bon bois sain, de $1\frac{1}{2}$ sur 12 pouces, posées perpendiculairement et disposées de façon à séparer les animaux en parcs de quatre, ou de cinq au bout de la rangée.

Plancher.—Le plancher du pont sera fait de planches saines d'un pouce, posées de l'avant à l'arrière sur des lambourdes de 2 x 3 pouces placées en travers sur le pont à 18 pouces de distance d'axe en axe, le tout bien cloué.

Les propriétaires de navires doivent soit permettre qu'un doublage soit posé sur les ponts de bois, ou que des arrête-pieds soient fixés au pont. Mais pour les ponts en fer (si des arrête-pieds n'y sont pas permanentement fixés) il faut absolument les doubler en bois afin de pouvoir y assujéti les arrête-pieds.

Arrête-pieds.—Les arrête-pieds seront de bonne épinette blanche ou de pin, ou de bois franc, de $1\frac{1}{2}$ x 3 pouces, posés de l'avant à l'arrière, bien assujétis au doublage ou pont, espacés de 17, 26, 22 et 16 pouces (le premier à 17 pouces de l'auge) cloués, si c'est possible, avec des clous de 4 pouces à des traversins et renforcés par des pièces semblables placées en travers de 18 pouces en 18 pouces et clouées aux traversins.

Bordage extérieur.—Tout le bordage extérieur des navires à pavois pleins ou à jour devra être bien posé de l'avant à l'arrière, et cloué au dos des épontilles, et recouvert de voliges après le 1er novembre. Pour cet objet on se servira d'épinette blanche ou de pin de pas moins de $1\frac{1}{4}$ pouce.

Planchéiage de l'abri à construire sur le tillac.—Les planches pour cet objet seront de bon bois d'au moins un pouce sur 12 pouces de largeur, et posées sur des traverses à 4 pouces les unes des autres; dans cet espace sera placé un bloc de 4 x 1 pouce aux pièces d'avant et de derrière ainsi qu'aux traverses, de façon à appuyer davantage la

deuxième couverture, qui sera de planches de mêmes dimensions, posées sur les ouvertures de 4 pouces du plancher de dessous.

AMÉNAGEMENTS DU FRANC TILLAC OU PONT INFÉRIEUR.

Épontilles.—Les épontilles seront de bon bois d'épinette blanche sain d'au moins 3 x 5½ pouces, posées à des distances convenables des cintres et de façon à ce que leur face de 5½ pouces soit dans le sens de la longueur du navire, solidement prises entre les deux ponts, et bien entretoisées du haut et d'un flanc à l'autre du navire; cet entretoisement sera en épinette blanche ou pin de 2 x 3 pouces, et bien abouté contre chaque épontille. Lorsqu'il sera impossible de prolonger ces entretoisées d'un bout à l'autre, à cause d'écoutilles, etc., se trouvant dans le chemin, les épontilles seront solidement entretoisées à partir des surbaux d'écoutilles ou autres obstacles empêchant les entretoises d'aller d'une muraille à l'autre. Les têtes de ces épontilles seront renforcées de l'avant à l'arrière par des pièces de 2 x 3 pouces bien clouées à chaque épontille et courant de l'avant à l'arrière jusqu'au bord inférieur des baux du navire, et butées à chaque bout du compartiment et contre elles-mêmes, ou calées dessus le bau et bien clouées à la tête des épontilles. Si les ponts supérieurs et inférieurs sont de bois les épontilles entre ponts pourront être assujéties par le haut et le bas à chaque pont au moyen de taquets.

Les planches de tête, de pied et de séparation, plancher et arrête-pieds seront des mêmes dimensions que pour le pont supérieur, et assujéties de la même manière, et des trous y seront pratiqués à des distances convenables pour attacher les animaux.

Auges.—Que ce soit sur le tillac ou le franc-tillac, de bons auges d'environ 12 pouces de largeur, devront être établis sur les planches de fond, lorsque ce sera nécessaire. Les auges pour les moutons devront être bien étanches.

Entourage de l'appareil à gouverner.—L'appareil à gouverner devra être recouvert d'une bonne cage lorsque ce sera nécessaire,

Allées.—Les allées entre les parcs devront avoir au moins deux pieds de largeur, sauf à l'avant et à l'arrière, où elles pourront avoir pas moins de 18 pouces sur une distance de 21 pieds 4 pouces à partir de l'extrémité du navire en allant vers le milieu. Il ne sera pas placé ou serré de nourriture pour les animaux dans les allées.

VENTILATION.

N° 5. Chaque compartiment contenant des animaux devra avoir au moins quatre ventilateurs évasés, d'un diamètre de pas moins de 18 pouces à l'intérieur, et excédant 7 pieds de hauteur, dont deux à chaque bout du compartiment, et devra aussi être pourvu d'un nombre suffisant de ventilateurs mus par la vapeur pour fournir une bonne ventilation au bétail.

N° 6. Il ne sera pas placé de bétail le long des allées près de la chambre de la machine, à moins que les côtés de la dite chambre de la machine ne soient recouverts de planches d'un pouce laissant un espace vide de 3 pouces.

N° 7. Il ne sera pas chargé d'animaux sur les écoutilles des ponts au-dessus d'autres animaux; il ne sera pas non plus chargé de marchandises, de fret ou de nourriture pour le bétail sur les dites écoutilles, mais ces écoutilles seront toujours tenues libres. Cependant, il pourra être mis du bétail sur la plus basse écoutille, pourvu qu'il soit toujours laissé sur cette écoutille un espace libre de 12 pieds carrés; et il ne sera porté sur aucune partie du navire aucun bétail qui, dans le cours ordinaire de la navigation, pourrait gêner la manœuvre du navire ou des chaloupes.

DIVERS.

N° 8. Sous le pont il sera ménagé un endroit convenable pour arrimer la nourriture des animaux; mais du foin jusqu'à concurrence de 50 livres pour chaque tête de bétail, pour consommation sur le fleuve et le golfe Saint-Laurent, pourra être placé sur le pont, bien couvert; et ce foin sera le premier employé. L'inspecteur devra s'assurer que la nourriture et l'eau pour le bétail sont de qualité et en quantité suffisantes.

N° 9. Tous les navires porteront pas moins que 4 futailles d'une capacité de plus de 100 gallons pour chaque 100 têtes de bétail, et ces futailles seront emplies de bonne eau fraîche avant de partir, et remplies aussitôt que vidées, à moins que le navire ne soit muni de tuyaux à eau convenablement placés et munis de robinets pour abreuver le bétail.

N° 10. Les expéditeurs de bétail seront tenus de fournir un chef-préposé et des aides qui prendront soin des animaux à bord, et il y aura un homme, y compris le chef, pour chaque 25 têtes de bétail expédiées. Les expéditeurs sont tenus de notifier à l'inspecteur, au moins douze heures avant le départ du navire, le nom du chef qui doit être préposé au soin de leur consignation et les noms de ses aides, et doivent fournir à l'inspecteur une preuve satisfaisante de leur sobriété, expérience, habileté et bonne conduite générale; et chaque tel chef et aide signera le rôle de l'équipage avant que le navire parte pour son voyage, et sera soumis à l'autorité du capitaine; et l'inspecteur veillera à ce que les dispositions pour la nourriture et le couchage du chef-préposé et de ses aides soient aussi bonnes que celles prises pour l'équipage du navire. Chaque engagement de bord signé par le chef et ses aides indiquera clairement les gages devant être payés à chacun. Le chef-préposé et ses aides devront se présenter à l'inspecteur au moins six heures avant le départ du navire.

N° 11. Les animaux seront attachés avec des cordes d'au moins $\frac{5}{8}$ pouce de diamètre, et ces cordes ne serviront qu'une fois.

N° 12. Les faux ponts sur lesquels du bétail aura été chargé, devront être enlevés et nettoyés avant que le navire reçoive une autre cargaison d'animaux.

N° 13. Si l'inspecteur trouvait que quelques-uns des aménagements sont usés, pourris ou ne paraissent pas sûrs, il pourra les faire remplacer avant d'acquitter le navire. Il surveillera aussi le chargement du bétail et verra à ce qu'il soit bien arrimé et attaché, et veillera à ce que l'on se conforme à toutes les prescriptions des présents règlements.

N° 14. Il devra y avoir à bord des condenseurs d'eau en bon état de fonctionnement, et capables de fournir huit gallons d'eau douce fraîche toutes les vingt-quatre heures pour chaque tête de bétail, que le navire soit ou ne soit pas muni de soutes à lest d'eau.

N° 15. Il ne sera pas pris de bétail à bord avant que le chargement de la cargaison soit fini, à moins que l'on obtienne préalablement et par écrit, de l'inspecteur, l'autorisation d'en agir autrement.

N° 16. L'arrière des parcs sera doublé sur une hauteur de quatre pieds, avec des planches d'un pouce clouées au dos des épontilles à l'intérieur, pour que l'arrière des parcs soit affleuré et uni, si l'inspecteur le juge nécessaire.

N° 17. Les ouvrages devront être partout bien cloués et solidement assemblés, le tout à la satisfaction de l'inspecteur.

N° 18. Si le navire n'est pas éclairé à l'électricité, l'inspecteur devra voir à ce qu'il y ait assez de fanaux pour éclairer entre les ponts, lorsqu'il y a du bétail à bord.

N° 19. Il faudra laisser des passages libres pour atteindre les dalots et les tenir nets.

N° 20. Tout différend qui s'élèvera dans l'application des présents règlements au sujet des mesures à prendre pour pourvoir à la santé, à la protection et au transport en sûreté du bétail, sera soumis au ministre de la marine et des pêcheries, qui pourra en décider; ou bien le ministre pourra le référer à toute personne qu'il jugera compétente, et dans l'un et l'autre cas la décision du ministre ou de cette personne sera finale.

ANNEXE No 12.

LISTE des personnes auxquelles des récompenses ont été données, en 1891, par le gouvernement canadien, pour services héroïques rendus dans des naufrages de navires canadiens, ou par le gouvernement britannique ou des gouvernements étrangers pour des services de même nature rendus par des navires du Canada dans des naufrages de navires britanniques ou étrangers.

Nom et désignation des personnes.	Nature des services rendus.	Date des services rendus.	Genre de récompense.
M. Heinrichs, matelot du steamer allemand <i>Eider</i> .	Aidé à sauver l'équipage de l' <i>Abbie B.</i> , de Windsor, N.-E., en 1885.	29 juillet '85	\$15 lui ont été payées en 1892; introuvable jusque là.
Capit. Richard Christian, Pat. Christian et Nicholas Christian, de la goélette <i>Lady of the Lake</i> , de la Nouvelle-Écosse.	Sauvetage de 3 hommes en danger de se noyer par suite du chavirement de leur embarcation dans le port de New-London, I.P.-E., en 1890.	18, do '90	Une montre d'argent au capitaine et une lunette bino-culaire à chacun des hommes.
I. Iverson et J. Jérgeusen, matelots du brick norvégien <i>Seea</i> .	Aidé au sauvetage du capitaine et de l'équipage du <i>Warren W.</i> , de Charlottetown, I.P.-E., en 1887.	24 déc. '87	\$7 à Iverson et \$15 à Jergeusen.
David Comline, premier officier, Peter Wrangle, maître d'équipage, James McManus, W. Neil et H. G. Jones, marins bons manoeuvriers du steamer anglais <i>Discoverer</i> .	Services humains et généreux à l'équipage naufragé du <i>Rowland</i> , de Charlottetown, I. P.-E.	1er avril '91	Une lunette bino-culaire au premier officier, \$12 au maître d'équipage, et \$10 à chacun des matelots.
Equipage de la chaloupe de sauvetage du <i>Valparaiso</i> .	Vaillants et généreux services rendus au capitaine et à l'équipage de la barque <i>James Martin</i> , de Pictou, N.-E.	2 juillet '90	\$140.
Angus McDonald, Aspey Bay, C.B.	Vaillants efforts dans le sauvetage d'un mar. de la barq. norv. <i>Marie</i> , au mil. d'une tempête.	12 oct. '90	Une lunette bino-culaire.
Charles Denly, Ralph Clark, James Skelly, Wm. Graham et Wm. Aldrige, pêcheurs de Collingwood.	Sauvetage de 2 hommes dont l'embarcation avait chaviré.	25 nov. '90	\$5 à chaque homme et une lettre de remerciements.
Pedro Juan Zaraqosa, capitaine, Miquel Slovet et Juan de la Bora, marins de la goélette espagnole <i>Joven Clarío</i> .	Vaillants et généreux services rendus au capitaine et à l'équipage du brigant. <i>Grace Butler</i> , d'Halifax, qui était chaviré près de Mayaquez, Porto-Rico	16 juillet '90	Une médaille d'or au capitaine et \$15 à chacun des hommes.
Capit. Peter Graham, Dr E. P. McLean, David Fraser, Watkin Williams, James McGlashan et Alcide Proudrot.	Vaillants et généreux efforts dans le sauvetage de 4 hommes de l'équipage de la barque, <i>McMerly</i> , de Liverpool, Ang.	12 oct. '90	Une lunette bino-culaire à chacun.
Equipage du bateau de sauvetage de Browershaven, Hollande.	Vaillants efforts en sauvant le capitaine et l'équipage du <i>Dunrobin</i> , de Windsor, N.-E., près de Browershaven, Hollande.	18 oct. '90	Une médaille d'or au patron du navire et \$80 à l'équipage.
Mr William W. Clarke, d'Annapolis, N.-E.	Vaillants efforts en sauvant un homme tombé pardessus le bord du remorq. <i>Weather- spoon</i> , la nuit, dans le bassin d'Annapolis, N.-E.	16 juillet '91	Une lunette bino-culaire.

LISTE des personnes auxquelles des récompenses ont été données, etc.—*Fin.*

Nom et désignation des personnes.	Nature des services rendus.	Date des services rendus.	Genre de récompense.
William Funnell, de Gananoque, Ontario.	Sauvetage d'un jeune garçon tombé dans la rivière Gananoque.	23 août '90	Une montre d'argent.
Howard Smith, de Cap-Sable, Nouvelle-Ecosse.	Sauvetage périlleux d'un homme dont l'embarcation avait chaviré dans un endroit dangereux.	— nov. '85	do
Hugh P. Munroe, patron, et l'équipage du bateau de sauvetage de Whitehead, N.-E.	Sauvetage de la goélette <i>Sunbeam</i> , échoué à Whitehead, N.-E.	1er déc. '90	\$45.
W. A. B. Smith, patron, et l'équipage du bateau de sauvetage de Blanche, N.-Ecosse.	Sauvetage du capitaine et de 15 pêcheurs de la goélette américaine <i>Plymouth Rock</i> .	11 do '90	\$40.
Wm. Berry, patron, et l'équipage du bateau de sauvetage à Port-Stanley, Ontario.	Sauvetage du capitaine, du second et de quatre matelots de la goélette canadienne <i>E. G. Benedict</i> .	19 nov. '90	\$35.
Mr Jesse O'Brien, de Green Bay, Ontario.	Plongé dans 16 pieds d'eau et ramené à la surface un enfant de 8 ans qui était depuis 20 minutes dans l'eau de la baie Ouest, Manitoba.	— juillet '91	Médaille de bronze de la Société Royale de Bienfaisance.
Huit hommes de la barque norvégienne <i>Galathea</i> .	Sauvetage du patron et de 6 hommes du brigantin <i>Louisa Coipel</i> , de Yarmouth, N.-E., abandonné en mer.	19 fév. '91	\$5 à chaque homme.
Jos. Himmelman, de La Have, Nouvelle-Ecosse, jeune garçon de 10 ans.	Risqué sa vie en essayant de sauver celle d'un camarade d'école qui s'est noyé dans la rivière La Have, N.-E.	19 janv. '91	Attestation sur vélin de la part de la Société Royale de Bienfaisance.
Capitaine A. Hautebert, de la barque française <i>Emile</i> , du Havre.	Services rendus au capitaine et à l'équipage du brigantin <i>Alcie</i> , de Windsor, N.-E.	7 déc. '90	Une montre d'or au capitaine.
R. J. Devlin et Walter Dicks, d'Ottawa.	Sauvetage d'un jeune garçon qui allait se noyer dans le canal Rideau.	2 nov. '90	Attestation sur vélin de la part de la Société Royale de Bienfaisance.
Martin Mahoney, capitaine de la goélette <i>M. L. Breck</i> , de Kingston, Ontario.	L'équipage de la barque américaine <i>Chas. C. Ryan</i> , a été sauvé par le capitaine et l'équipage du <i>M. L. Breck</i> .	10 juin '90	Une montre d'or offerte par le gouvernement des Etats-Unis au capitaine Mahoney.
Capitaine E. H. O'Neal, de <i>Aldborough</i> .	Services rendus à l'équipage du navire allemand <i>Marcobrunner</i> , qui s'est échoué en octobre 1889.	— oct. '90	Une montre d'or avec monogramme et portrait décernée par l'empereur d'Allemagne.
Captaine R. L. Salter, du <i>Marlborough</i> , de Windsor, N.-E.	Sauvetage de l'équipage de la goélette <i>Nellie Potter</i> , abandonnée en mer.	2 mars '90	Médaille d'or décernée par le président des Etats-Unis.

ANNEXE

ÉTAT relatif aux stations de sauvetage

Stations.	Quand établie.	Patrou.	Hommes d'équipage.	Salaire du patron.	Gages de l'équipage.	Valeur du bat.
Blanche, N.-E.	sept. 1889.	W. A. B. Smith.	6	\$75 par année et \$1.50 pour chaq. exerc.	\$1.50 pour chaque exercice, 2 fois par mois.	575
Cap-Sable, N.-E.		Gard. de phare.	Pas d'équip. organisé.			
Cobourg, Ont.	7 nov. 1882.	D. Rooney.	6	\$75 par année et \$1.50 pour chaq. exerc.	\$1.50 pour chaque exercice, 2 fois par mois.	575
Collingwood, Ont.	2 sept. 1885.	P. Doherty.	6	do	do	575
Ile du Diable, N.-E.	1885. Rétablie en 1890.	Fredk. Edward.	6	do	do	575
Anse Duncan, N.-E.	1886.	R. E. Monk	6	do	do	575
Goderich, Ont.	21 oct. 1886.	Wm. Babb	6	do	do	575
Anse aux Har., N.-E.		James Dempsey.	Pas d'équip. organisé.			
Ile à la Vase, N.-E.		Jacob Pitman	do	\$80.		
Ile Pelée, Ont.		A. Henning.	6	\$75 par année et \$1.50 pour chaq. exerc.	\$1.50 pour chaque exercice, 2 fois par mois.	575
Ile Pictou, N.-E.	23 nov. 1889.	D. McLean.	6	do	do	575
Pte au Peuplier, Ont.	20 avril 1883.	L. Spafford	6	do	do	550
Port-Hope, Ont.	6 nov. 1889.	C. R. Nixon.	6	do	do	620
Port-Mouton, N.-E.	— nov. 1889.	J. Maxwell	6	do	do	575
Port-Rowan, Ont.	1er oct. 1883.	J. W. McCall.	6	do	do	
Port-Stanley, Ont.	25 juin 1885.	Wm. Berry	6	do	do	575

No 13.

entretenu par le gouvernement du Canada.

Description du bateau.	Equipement.	Où construit.	Dépenses pendant l'exercice clos le 30 juin 1891.	Services rendus durant la saison de 1891.
			\$ cts.	
Qui se vide et se redresse automatiq., 25 pds d'un bout à l'autre, 8 pds de bau, modèle Dobbins.	Equipement complet, tel qu'exigé par les règlements, hangar à bateau.	Dartmouth, N.-E.	197 70	La goélette américaine <i>Plymouth Rock</i> s'est complètement perdue sur l'île Blanche, N.-E., le 11 décembre 1890. L'équipage du bateau de sauvetage de la station de Blanche a sauvé du naufrage le capitaine, le coq et 14 pêcheurs.
Bateau métallique, 16 pds de quille, 5 pds de bau.	Equipement ordinaire.			
Qui se vide et se redresse automatiq., 25 pds d'un bout à l'autre, 8 pds de bau, modèle Dobbins.	Equipement complet, tel qu'exigé par les règlements, hangar à bateau.	Goderich, Ont.	75 00	
do	do	do		
do	do	Dartmouth, N.-E.		
do	do	do	369 00	
do	do	Goderich, Ont.		La goélette canadienne <i>Bavarian</i> s'est jetée et complètement perdue sur les hauts-fonds au nord du port de Goderich, pendant une tempête, le 31 octobre 1891. L'équipage du bateau de sauvetage de Goderich sauva le capitaine, le second et 4 matelots. Le même bateau de sauvetage a porté secours à la goélette américaine <i>Edward</i> pendant une tempête le 17 novembre 1891.
Bateau métallique, 28 pds de quille, 6 pds de bau.	Equipement complet.	New-York.		
Bateaux de pêche et dorés (non la propr. du gov.)				
Qui se vide et se redresse automatiq., 25 pds d'un bout à l'autre, 7 pds de bau, modèle Dobbins.	Equipement complet, tel qu'exigé par les règlements, hangar à bateau.	Goderich, Ont.	131 70	
do	do	Dartmouth, N.-E.	230 61	
Qui se vide et se redresse automatiq., 26 pds d'un bout à l'autre, 7 pds de bau, modèle Dobbins.	do	Buffalo, E. U	141 75	
do	do	Goderich, Ont.		
do	do	Dartmouth, N.-E.		
Bateau à ressac, 26 pds de long, 6½ pds de bau.	Equipement complet et hangar à bateau.	Buffalo, E. U	84 98	
Qui se vide et se redresse automatiq., 25 pds d'un bout à l'autre, 7 pds de bau.	do	Goderich, Ont.		La goélette <i>E. G. Benedict</i> s'est échouée dans le havre de port Stanley, Ont., le 19 nov. 1890. L'équipage dut se réfugier dans le grément, et fut délivré de sa périlleuse position par les hommes du bateau de sauvetage de Port-Stanley.

ETAT relatif aux stations de sauvetage

Station.	Quand établie.	Patron.	Nombre d'équipage.	Salaire du patron.	Gages de l'équipage.	Valeur du bateau.
Ile de Sable, N.-E..	1885.	Surintendant de l'établissement de secours.	Du personnel de l'établissement de secours.	Payé comme surint. et personnel de l'établissement de secours.		es
Scatterie, N.-E.....	Rétablie, 1890.	Jas. N. Brown..	6	\$75 par année et \$1.50 pour ch. exercice.	\$1.50 p. chaque exercice 2 fois par mois.	.....
Ile au Phoque, N.-E.	1880.	Gard. de phare..	Pas d'équipage organisé.			.....
Ile Saint-Paul, N.-E.....		Surintendant de l'établissement de secours.	do			.....
Toronto, Ont.....	1er mars 1883.	Wm. Ward.....	6	\$75 par année et \$1.50 pour ch. exercice.	\$1.50 p. chaque exercice, 2 fois par mois.	575
Wellington, Ont.....	17 do 1883.	H. McCullough.	6	do	do	1,400
Whitehead, N.-E....	6 juin 1890..	H. P. Munroe ..	6	do	do	575
Yarmouth, N.-E....	Rétablie, 1889.	R. Carroll.....	6	do	do	575

A part les bateaux de sauvetage mentionnés, des canots

Pointe-au-Père.....	1875.	E. Chamard....		\$5 par année...		128
Isle aux Grues.....	1875.	J. Painchard ..		do		128
Kamouraska.....	1875.	R. Leblanc ..		do		128
L'Islet.....	1875.	J.-B. Dussault..		do		128
Malbaie.....	1875.	Achille Gagné..		do		128
Rivière-du-Loup....	1882.	D. Raymond....		do		128
*Rivière-Ouelle....	1886.	G. Mercier....		do		128
Sainte-Anne.....	1875.	P. Lafrance....		do		128
Saint-Jean Port-Joli.	1875.	L. D. Babin....		do		128
Trois-Pistoles.....	1885.	D. Damour....		do		128

*Ce canot fut d'abord stationné ici en 1875, puis transféré en 1882 à la Rivière-du-Loup, où l'on jugea qu'il serait plus de service. En 1886, un nouveau bateau fut construit et stationné ici.

entretenues par le gouvernement du Canada—Fin.

Description du bateau.	Equipement.	Où construit.	Depenses pendant l'exercice clos le 30 juin 1891.	Services rendus durant la saison de 1891.
Deux bat. comme ceux décrits plus haut, modèle Dobbins; un bat. de sauvetage ordinaire muni de compartiments hermétiquement fermés; un bat. de sauv. métallique; un bat. à ressac et un bat. exprès, gréé en goél., équipé p. la mer.	Hangar à bateau, équipement complet, etc.	.....	\$ cts.	
Qui se redresse, etc., de même que les modèles de Dobbins, et bateau de sauv. bordé à clin, 21 pieds de quille.	Equipement complet et hangar à bateau.	Dartmouth, N.-E.	26 59	
Bateau de sauv. en bois, 25 pds de long, 6 pds de bau, muni de compartiments imperméables à l'air.	do	Halifax, N.-E.		
Deux bat. à ressac, un 25 p. d. bout à l'aut, 6½ pds de bau, l'aut. 23 pds de l'g, 4 pds 8 pos de bau.	do	do		
Qui se redresse, etc., de même que les modèles de Dobbins.	Equipement complet et hangar à bateau.	Goderich, Ont.	75 00	
do	do	Buffalo, E-U	174 13	Le 30 août 1891 l'équipage du bateau de sauvetage de Wellington, Ont., a porté secours à la goëlette américaine <i>Owaseo</i> , de Détroit, Mich., qui était en détresse et en partie désarmée.
do	do	Dartmouth, N.-E.....	206 25	
do	do	do	108 86	

sont stationnés dans la province de Québec, comme suit :—

.....	12 avirons, 2 gaffes, câble et hangar à bateau.	Québec.....		
.....	do	do		
.....	do	do		
.....	do	do		
.....	do	do		
.....	do	do		
.....	do	do		
.....	do	do		
.....	do	do		

SUPPLÉMENT

DU

**VINGT-QUATRIÈME RAPPORT ANNUEL DU MINISTÈRE DE LA MARINE ET DES
PÊCHERIES, POUR L'EXERCICE CLOS LE 30 JUIN 1891.**

RAPPORTS

DU

PRÉSIDENT DU CONSEIL D'INSPECTION

DES

BATEAUX À VAPEUR

DES

COMMISSAIRES DES HAVRES

DE

TORONTO, MONTRÉAL, QUÉBEC ET PICTOU**DES COMMISSAIRES DE PILOTES, DES PRÉPOSÉS À L'ENGAGEMENT DES MATELOTS ET MAÎTRES DE
HAVRES, DES GARDIENS DE CERTAINS PORTS, AVEC UNE STATISTIQUE DES NAUFRAGES ET
ACCIDENTS, ET UNE LISTE DES RÉCOMPENSES POUR SAUVETAGE DE VIES,****JUSQU'AU 31^{me} JOUR DE DÉCEMBRE 1891.***IMPRIMÉ PAR ORDRE DU PARLEMENT.*

OTTAWA

**IMPRIMÉ PAR S. E. DAWSON, IMPRIMEUR DE SA TRÈS EXCELLENTE
MAJESTÉ LA REINE.**

1892

SUPPLÉMENT.

OTTAWA, 20 février 1892.

A l'honorable CHARLES H. TUPPER,
Ministre de la marine et des pêcheries.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous présenter le supplément du vingt-quatrième rapport annuel du ministère de la marine et des pêcheries, pour l'année 1891. Ce supplément contient le rapport du président du conseil d'inspection des bateaux à vapeur, les rapports des commissaires de havres de Toronto, Belleville, Montréal, Québec, Trois-Rivières et Sydney-Nord, les rapports des commissaires de pilotage, des maîtres de ports et préposés à l'engagement des matelots, des gardiens de ports, ainsi qu'une statistique des naufrages et accidents, et l'acte concernant l'inspection des navires à voiles.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Votre très obéissant serviteur,

WM SMITH,
Sous-ministre de la marine.

MATIÈRES.

	Page.
Capitaines et seconds	148
Commissaires de havres, rapports des—	
Montréal.....	163
Québec.....	184
Toronto.....	195
Belleville.....	202
Trois-Rivières.....	206
Sydney-Nord.....	211
Commissaires de pilotage, rapports des—	
Montréal.....	7
do pilotes lamaneurs de.....	10
do fonds des pilotes invalides de.....	12
Québec.....	17
do fonds des pilotes invalides de.....	27
Saint-Jean.....	33
Halifax.....	36
Pictou.....	39
Sydney, C.-B.....	41
St. Mary et Liscombe.....	45
Comté de Charlotte.....	46
District d'Alberton, I.P.-E.....	48
Miramichi.....	49
Bathurst.....	53
Nanaïmo.....	54
New-Westminster.....	56
Victoria.....	58
Engagement et congé de matelots.....	240
Gardiens de ports, rapports des—	
Montréal.....	215
Québec.....	219
Halifax.....	221
Burrard-Inlet.....	222
Victoria.....	227
Pictou.....	228
Sydney, C.-B.....	229
Saint-André.....	230
Sydney-Nord.....	231
Port-Hawesbury.....	232
Charlottetown.....	234
Marine marchande—	
Inspection des bateaux à vapeur, division-ouest d'Ontario.....	61
do do est d'Ontario.....	80
do do de Montréal.....	88
do do de Québec.....	94
do do des provinces maritimes.....	104
do do du Manitoba, Kéwatin et T.N.-O.....	115
do do de la Colombie-Britannique.....	117
Nombre de navires ajoutés à la flotte du Canada.....	125
Liste des navires brisés et désarmés.....	140
Naufrages et accidents.....	251
Mécaniciens de bateaux à vapeur.....	142
Observatoire magnétique, Kingston.....	294
Pigeons messagers.....	244

ANNEXE No 1.

COMMISSION DU HAVRE DE MONTRÉAL,

BUREAU DU SECRÉTAIRE, MONTRÉAL, 19 janvier 1892.

M. WILLIAM SMITH,

Sous-ministre de la marine,

Ottawa.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous transmettre, par ordre des commissaires du havre de Montréal constituant la commission de pilotage, le rapport suivant du district de pilotage de Montréal couvrant l'année expirée le 31 décembre dernier.

Vers la fin d'avril, les pilotes Hubert A. Bélisle, Augustin Naud et Cyrille Bélisle, ayant atteint l'âge de 65 ans, furent amenés devant les commissaires pour être examinés, ainsi que l'exige l'Acte de pilotage. Les commissaires décidèrent qu'il était à propos de ne pas renouveler leurs certificats et de les mettre à la retraite à partir du 1er mai.

Le 23 juin, le pilote Athanase Dufresne, âgé de 57 ans, donna sa démission pour cause de mauvaise santé, et son médecin attesta qu'il serait dangereux pour lui de continuer à piloter. En conséquence son nom fut porté sur la liste des pilotes en retraite, à partir du 1er août.

Les quatre vacances ainsi créés furent remplies par les pilotes Arthur Brière, J. S. Labranche, Alexis Perreault et N. Côme Dufresne, qui reçurent leurs brevets de pilotes, les trois premiers le 28 avril et le dernier le 23 juin.

Le pilote George Dufresne qui, à la fin de 1890, avait été suspendu pour cause d'ivrognerie, fut réintégré le 28 avril après avoir reçu un avertissement spécial, les commissaires s'étant convaincus qu'il s'était réformé.

Le relevé ci-joint fait connaître le nom, le gain, etc., de tous les pilotes pendant la dernière saison.

La somme totale des droits de pilotage qu'accuse ce relevé est provenue des services suivants:—

Britanniques.

Navires à vapeur.....	\$49,249 66
Navires à voiles.....	2,950 94
	\$52,200 60

Etrangers.

Navires à vapeur.....	\$ 2,631 75
Navires à voiles.....	978 82
	3,610 57

Total..... \$55,811 17

M. Cyrille Bélisle, jeune, de Deschambault, reçut, le 20 octobre, un brevet de pilotin.

La liste suivante donne le nom, l'âge et la résidence de chaque apprenti pilote faisant service sous le contrôle de la commission :—

N ^o .	Nom.	Age.	Résidence.
1	Nadeau, J. B.	33	Lévis.
2	Naud, Aubert.	37	Deschambault.
3	Bouillé, Narcisse.	31	do
4	Léveillé, Joseph.	28	Batiscan.
5	Sauvageau, Josephat.	29	Deschambault.
6	Dussault, Napoléon.	29	do
7	Perron, Sévère.	33	do
8	Arcand, Barthélemi.	29	Lachevrotière.
9	Bellislé, Prudent.	28	Deschambault.
10	Arcand, George.	27	Lachevrotière.
11	Toupin, Constant.	25	Trois-Rivières.
12	Perrault, George.	25	Deschambault.
13	Bellislé, Arthur.	30	do
14	Bélangier, Charles.	21	Lotbinière.
15	Pleau, J. E.	22	Ste-Anne de la Pérade.
16	Hamelin, Théodule.	17	Grondines.
17	Perrault, Anthyme.	23	Deschambault.
18	Raymond, J. N.	21	do
19	Bellislé, Cyrille.	23	do

Il y a eu plusieurs échouages de navires pendant la saison, mais aucun d'une nature grave.

Le 18 mai, le steamer à hélice *Athens*, étant sous la conduite du pilote Joseph Pleau, alla s'échouer immédiatement en aval de la nouvelle jetée Maisonneuve, dans le port de Montréal, en approchant de son mouillage à ce quai.

Une enquête fut ouverte à la demande du capitaine Robertson, et les commissaires, après avoir entendu la preuve, jugèrent que le pilote méritait censure parce qu'il ne s'était pas renseigné sur les abords du nouveau quai avant de prendre la direction d'un navire dans cette partie du port; mais vu le fait que le chenal n'était pas aussi complètement balisé qu'il le sera lorsque la nouvelle jetée sera terminée, ils se contentèrent de donner un avertissement au pilote en faute et de le réprimander.

Le 3 septembre, le navire *Tobique*, conduit par le pilote Gédéon Groleau, et à la remorque du remorqueur à vapeur *Lord Stanley*, toucha aussi fond immédiatement en aval de la même jetée.

Le capitaine McLaren logea une plainte contre le pilote, et ordre fut donné d'ouvrir une enquête; mais les officiers du navire n'étant pas venus à l'enquête, la cause fut renvoyée.

Par la suite le capitaine expliqua, dans une lettre datée de Batiscan, la raison de sa non-comparution; mais il était alors trop tard, d'après la loi, pour rouvrir l'enquête.

Le 14 septembre, le steamer à hélice *St. Asaph*, sous la direction du pilote Jean Arcand, fit des embardées en allant à l'ancre, et s'échoua au nord du chenal en aval de la courbe de Varennes.

A l'enquête les commissaires, après avoir entendu la preuve, réprimandèrent sévèrement le pilote d'avoir essayé de mettre à l'ancre dans une partie du chenal peu adoptée au mouillage, et d'avoir mal manœuvré une semaine plus tard lorsqu'une grande bouée-espar rouge fût emportée par l'hélice du steamer au moment où ce dernier quittait la jetée Maisonneuve.

Le 13 octobre, le pilote Caien fut suspendu jusqu'à la fin de l'année pour être monté en état d'ivresse à bord du steamer à hélice *Newminster* de bonne heure le matin du 6 octobre, et avoir ainsi occasionné des ennuis et une perte de temps à l'agent et au capitaine, qui ont dû chercher un autre pilote pour prendre charge du navire.

L'entretien des bouées et balises par la Compagnie Sincennes-McNaughton a été fait à la satisfaction générale des commissaires.

Le tarif de pilotage est le même qui est en vigueur depuis le 5 mars 1877.

En voici un extrait :—

De Québec à Montréal, et <i>vice versa</i> .	En	En
	montant.	descendant.
	\$ cts.	\$ cts.
Pilotage de navires à la remorque de steamers, pour chaque pied de tirant d'eau..	2 00	2 00
do mus par la vapeur do do ..	2 50	2 50
do sous voiles do do ..	2 80	4 20
Déplacement d'un navire d'un quai à un autre dans le port de Montréal, ou du port dans le canal de Lachine.....	5 00	5 00

Les sommes reçues et dépensées par les commissaires du havre constitués en commission de pilotage, à part leurs recettes et déboursés en fidéicommis pour la caisse des pilotes invalides, dont le rapport et l'état annuel certifiés par MM. Riddell et Common, comptables autorisés, nous ont été transmis le 12 du mois courant, ont été comme suit :—

Recettes.

De 4 pilotes, l'honoraire de leur brevet (\$10 chacun).....	\$ 40 00
De 2 apprentis pilotes, l'honoraire de leur brevet (\$5 chacun)	10 00
Total	\$50 00

Dépenses.

A MM. Abbott, Campbell et Meredith, pour services professionnels	\$ 32 00
Pour 20 exemplaires de l'Acte de pilotage	2 00
A Theo. Robinson, impressions, papeterie, etc....	21 62
A Charles Gariépy, services comme agent des pilotes à Québec.....	600 00
A Charles Gariépy, pour frais de port.....	5 00
	<u>\$660 62</u>

Le déficit de \$610.62 a été comblé avec les recettes du havre.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

ALEXANDER ROBERTSON,

Secrétaire.

TABEAU indiquant le nombre de pilotes lamenours sur la liste d'activité le 31 décembre 1891, pour le port de Québec et en amont de ce port, ainsi que leur âge, leur résidence, la part de gain de chacun, et s'ils ont été employés en service spécial ou à tour de rôle, etc.

N°	Nom.	Age.	Résidence.	Date du certificat.	Nombre de voyages à Montréal.	Nombre de voyages aux localités intermédiaires.	Nombre total de voyages.	Gain à Montréal.	Gain aux ports intermédiaires.	Gain total.	Employé en service spécial ou à tour de rôle.
					Alte. A la sortie.	Alte. A la sortie.		\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	
1	Bouillé, Zéphirin	62	Deschambault	1er mars 85	1	1	2	1,667 67	1,667 67	1,667 67	Ligne Allan.
2	Dufresne, Athanase	57	do	2 do	3	3	6	191 66	191 66	382 33	Tour de rôle (mis à la retraite, 23 juin).
3	Gagnon, Pierre	63	Trois-Rivières	27 nov.	12	1	13	1,244 19	89 67	1,333 86	Ligne Allan; memb. du comité des pil., '91
4	Naud, Ondésime	49	Deschambault	16 mars	12	2	14	1,530 03	1,530 03	3,060 06	do
5	Hamelin, J. Octave	57	do	16 do	15	0	15	1,130 01	1,130 01	2,260 02	(Cie de houille Internationale.
6	Chandonnet, Jos.	50	St-Henri de Lévis.	2 août	15	0	15	1,681 24	1,681 24	3,362 48	Ligne Beaver; membre du comité des pilotes, '92.
7	Bouillé, Louis A.	54	Deschambault	1er sept.	13	0	13	1,463 35	1,463 35	2,926 70	Ligne Allan.
8	Beaudet, Prudent	50	Lothbinière	10 oct.	12	0	12	1,360 40	1,360 40	2,720 80	Ligne Dominion.
9	Bellisle, Elzéar	57	Deschambault	10 do	15	0	15	661 40	661 40	1,322 80	Thos. Fraser et Cie.
10	Pleau, Joseph	54	Ste-Anne de la Pérade.	10 do	7	1	8	477 94	53 25	531 19	Tour de rôle; averti et reprémandé, 2 juin.
11	Brunet, Celestin	47	172 rue Jacques-Carrier, Montréal.	28 fév.	14	17	31	1,559 33	1,559 33	3,118 66	Ligne Donaldson.
12	Bellisle, Louis	45	Deschambault	28 do	11	11	22	1,238 94	1,238 94	2,477 88	Ligne Dominion; memb. comité des pil., '92
13	Caten, Damase	53	Portneuf	1er oct.	6	4	10	380 22	68 25	448 47	Tour de rôle; suspendu depuis le 13 oct. jusqu'à la fin de l'année.
14	Groleau, Ulric	43	Groindines	30 do	8	15	23	676 81	64 00	740 81	Tour de rôle; memb. comité des pilotes, '91
15	Frenette, Alfred	52	Portneuf	30 do	11	9	20	1,223 13	116 63	1,339 76	McLean, Kennedy et Cie.
16	St. Amant, Alfred	47	Deschambault	30 do	14	15	29	1,059 79	123 75	1,183 54	Jas. et R. McLea.
17	Bélangier, Philippe	52	Lothbinière	8 avril	7	2	9	615 90	118 75	734 65	Tour de rôle.
18	Gagnon, Victor	55	Champlain	9 do	8	8	16	856 66	856 66	1,713 32	Harling, Ronald et Cie.
19	Perrault, Narcisse	54	Deschambault	10 do	14	14	28	1,448 47	1,448 47	2,896 94	R. Reford et Cie; président du comité des pilotes, 1891; réélu pour 1892.
20	Toupin, Trefflé	42	Lac Bouchette, Lac St-Jean.	22 sept.	5	10	15	500 61	224 66	725 27	S. Pétrovic jusqu'au 11 sept., ensuite à tour de rôle pour le reste de la saison.
21	Auger, Cléophas	45	Pointe-Lévis	22 do	16	15	31	1,699 95	1,699 95	3,399 90	Ligne Beaver.
22	Desjorty, François	49	Lavaltrie	8 avril	8	6	14	628 13	628 13	1,256 26	Tour de rôle.
23	Labranche, Ferdinand	44	Portneuf	9 do	11	11	22	1,241 22	1,241 22	2,482 44	Ligne Dominion.
24	Perrault, David	48	Deschambault	9 do	16	16	32	1,266 80	186 93	1,453 73	F. C. Henshaw; sec. comité des pilotes, '92.
25	Gauthier, Alexis	43	do	15 janv.	10	11	21	1,074 58	21 56	1,096 14	R. Reford et Cie.
26	Bouillé, Louis Z.	41	do	16 do	14	14	28	1,602 48	1,602 48	3,204 96	Ligne Allan.
27	Toupin, Joseph	41	Champlain	15 nov.	19	19	38	1,529 75	1,529 75	3,059 50	Ligne Black Diamond.

28	Gauthier, Laurent	40	Deschambault	10 déc.	11	11	22	1,266 00	170 83	1,436 83	Ligne Dominion.
29	Arcand, Jean	38	do	10 do	6	7	13	558 30	87 65	645 95	Tour de rôle; sévèrement reprémandé 29 sept.; memb. comité des pilotes, 1892.
30	Nault, Delcorie	38	do	10 do	19	19	38	1,515 62	37 34	1,552 96	Ligne Black Diamond.
31	Gauthier, Wilrod	38	do	10 do	14	13	27	1,582 05	1,582 05	3,164 10	Ligne Black Diamond.
32	Mayrand, Louis	44	Ste-Anne de la Pérade.	9 do	13	13	26	1,128 96	157 00	1,285 96	Tour de rôle; réintégré 28 avril, avec aversissement.
33	Dufresne, George	42	Deschambault	10 do	7	7	14	564 88	96 93	661 81	Ey. Dobbell et Cie; memb. com. des pil., '91.
34	Arcand, Norbert	38	Champlain	10 do	17	15	32	1,236 01	776 66	2,012 67	Tour de rôle.
35	Toupin, Uldéric	36	do	11 do	13	13	26	679 73	1,190 08	1,870 81	Ligne Hansa; sec. comité des pilotes, 1891.
36	Bouillé, Tancrède	37	Deschambault	11 do	10	10	20	1,190 08	1,214 79	2,404 87	Ross et Cie, Québec.
37	Arcand, Nestor	35	do	20 fév.	16	16	32	1,214 79	904 75	2,119 54	Ligne Thomson et Ross.
38	Nault, John	34	do	20 do	9	8	17	904 75	1,267 08	2,171 83	J. et R. McLea.
39	Dussault, Joseph	35	do	20 do	17	16	33	1,267 08	56 25	1,323 33	Tour de rôle; plainte renvoyée, 29 sept.
40	Groleau, Gédéon	39	Groindines	20 mai	8	6	14	654 16	168 72	822 88	Ligne Black Diamond.
41	Bellisle, Néré	40	Deschambault	20 do	17	19	36	1,348 72	1,348 72	2,697 44	Tour de rôle.
42	Perrault, Libore	45	do	20 avril	8	3	11	555 85	1,101 84	1,657 69	Ligne Thomson et Ross.
43	Raymond, Wilfrid	36	do	20 do	10	10	20	1,101 84	1,454 22	2,556 06	F. C. Henshaw.
44	Hureau, Joseph	30	Contrecoeur	20 mai	16	2	18	1,338 30	115 92	1,454 22	Carbray, Routh et Cie.
45	Ferrault, Edouard	41	Deschambault	20 do	8	7	15	604 16	346 15	950 31	Ligne Hansa.
46	Bouillé, Lydorc	34	do	20 do	9	9	18	988 96	84 68	1,073 64	Carbray, Routh et Cie.
47	Dussault, Honoré	38	Ste-Pétronille	16 juill.	11	12	23	892 90	33 57	926 47	Ligne Ross.
48	Brère, Arthur	37	Portneuf	28 avril	7	7	14	659 94	31 50	691 44	Tour de rôle.
49	Lebranché, J. S.	34	do	28 do	9	9	18	777 28	80 59	857 87	do
50	Perrault, Alexis	28	Deschambault	28 do	10	7	17	819 82	42 00	861 82	do
51	Dufresne, N. Come	30	do	23 juin	6	6	12	562 10	562 10	1,124 20	do
Total										55,811 17	

ALEXANDER ROBERTSON,
Secrétaire.

BUREAU DE LA COMMISSION DU HAVRE,
MONTRÉAL, 19 janvier 1892.

COMMISSAIRES DU HAVRE DE MONTRÉAL,

BUREAU DU SECRÉTAIRE, MONTRÉAL, 12 janvier 1892.

M. WM SMITH,

Sous-ministre de la marine,

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous transmettre, par ordre des commissaires du havre de Montréal, pour être communiqués à l'honorable ministre de la marine et des pêcheries, les états ordinaires (1) des recettes et déboursés de la caisse des pilotes invalides de Montréal pendant l'année terminée le 31 décembre 1891, et (2) de l'actif de la caisse à la même date.

Voici un extrait des premiers:—

Recettes.

Taxes de la Trinité, perçues à Montréal.....	\$ 2,642 01	
“ “ Sorel.....	80 00	
“ “ Trois-Rivières et Batiscan.....	29 07	
“ “ Batiscan en 1890.....	10 14	
Diverses petites contributions	15 93	
		<u>2,777 15</u>
Intérêt sur placements et argent en caisse	2,589 94	
		<u>\$ 5,367 09</u>

Dépenses.

Pensions à des pilotes vieux et infirmes et à des veuves de pilotes.....	\$ 4,285 82	
MM. Riddell et Common, pour audition de la caisse	25 00	
Timbres-poste et papeterie.....	8 39	
		<u>4,319 21</u>
Gain net pour l'année.....	\$ 1,047 88	

Pendant l'année trois pensionnaires sont morts: Dame L. Narcisse Bouillé, (née Hortense Proulx) le 21 février; Dame Eusèbe Toupin, le 29 mai; et Dame L. Narcisse Bouillé (née Marie-Anne Arcand), le 7 octobre.

Le 21 avril, les pilotes Hubert A. Bélisle, Augustin Naud et Cyrille Bélisle furent mis à la retraite pour raisons d'âge et d'infirmités, et leurs noms furent portés sur la liste des pensionnaires à dater du 1er mai.

Le 23 juin, le pilote Athanase Dufresne demanda aux commissaires d'être mis à la retraite pour cause de mauvaise santé, et son nom fut également porté sur la liste des pensionnaires à dater du 1er août.

Le 28 avril les commissaires décidèrent que la pension de tous les pilotes en retraite serait, à dater du 1er mai, portée de \$300 à \$360 par année.

Il y a présentement sur la liste huit vieux pilotes à \$360 par année, et quatorze veuves, dont onze reçoivent \$149.32, deux \$128 et une \$117.32 par année.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

ALEXANDER ROBERTSON,

Secrétaire.

AV.

ALEXANDER ROBERTSON, trésorier, en compte avec la caisse des pilotes invalides.

Dr.

	1891.	\$	cts.		\$	cts.
1891.						
2 janv.		1,071	32	Payé les pensions suivantes pour le trimestre fini le 31 jan-		
2 do	2 fév			vier—		
	2 do	125	00	Veuve Hubert Lemay, Montréal.		37 33
	4 do			do Olivier Abelle do		37 33
6 do	4 do	10	14	do Adolphe Lisé, Batiscan		37 33
7 do	4 do			Vieux pilotes, Joseph Leveillé, Montréal		75 00
	5 do			do J. B. Dorval, Cap de la Madeleine		75 00
	5 do			do Onésime Naud, Sorel		75 00
	5 do			do George Raymond, Deschambault.		37 33
	5 do			Veuve Isate Beaudry, Sorel.		37 33
	5 do			do Sévère Bellisle, Deschambault		37 33
	5 do			do Zéphirin Boudreau, Trois-Rivières.		37 33
	5 do			do Édouard Boudreau do		37 33
	5 do			do L. David Bouillé, Deschambault.		29 33
	5 do	1,127	50	do Narcisse Bouillé, née Marie-Anne Arcand,		29 33
				Deschambault.		
30 mai	5 do			do Ls. Narcisse Bouillé, née Hortense Proulx,		37 33
		222	96	Deschambault.		
5 juin	5 do			do Jas. Léandre Dusserreux, Sorel.		37 33
10 do	5 do	0	19	do Placide Gaillardet, Saint-Gregoire.		37 33
	5 do			do David Mathieu, Groundines.		37 33
23 do	5 do	1	05	do Zéphirin Mayrand, Contrecoeur.		32 33
	5 do			do Edouard Naud, Sorel.		37 00
	5 do			do Eusèbe Toupin, Trois-Rivières.		32 00
30 do	16 do			do Olivier Raymond, Montréal.		32 00
	6 mars	1	18	Riddell et Common, audition de la caisse pour l'année		37 33
		404	76	finie le 31 décembre 1890.		25 00
8 juil	24 do			J. Theo. Robinson, impression de lettres de pension.		2 00
				Payé les pensions suivantes pour le trimestre fini le 30		
				avril—		
	1er mai	125	00	Veuve Olivier-Abelle, Montréal.		37 33
	1er do			do Hubert Lemay do		37 33
	4 do			do Isate Beaudry, Sorel.		37 33
	4 do			do Sévère Bellisle, Deschambault.		37 33
	4 do			do Zéphirin Boudreau, Trois-Rivières.		37 33
	4 do			do Edouard Boudreau do		37 33
	4 do			do David Bouillé, Deschambault.		29 33
	4 do			do Narcisse Bouillé, née Marie-Anne Arcand,		37 33
	4 do	1,167	50	Deschambault.		37 33
	4 do			do Placide Gaillardet, Saint-Gregoire.		37 33
	4 do			do Adolphe Lisé, Batiscan.		37 33
14 do	4 do	0	50	do Zéphirin Mayrand, Contrecoeur.		37 33
	4 do			do Edouard Naud, Sorel.		32 00
				A reporter		

A reporter

A reporter

1891.	Report	\$ cts.	1891.	Report	\$ cts.
31 juil.	Taxes de la Trinité pour juillet, du percepteur des douanes, Montréal.	428 71	4 mrs.	Veuve Eusebe Tonpin, Trois-Rivières.	32 00
13 août.	Pilote Labore Perrault, retenue sur pilotage du yacht américain "Sagamore," avec 12 pieds de tirant, de Québec et retour.	3 00	4 do	do	75 00
18 do	Pilote C. Brunet, retenue sur pilotage du steamer américain "Ontario," de la baie Alexandria à New-York, arrivé Québec; tirant, 5 pieds.	0 62	4 do	do	75 00
31 do	Taxes de la Trinité pour août, du percepteur des douanes, Montréal.	454 66	7 do	Veuve David Mathieu, Grondines.	32 00
17 sept.	Pilote Arthur Brière, retenue sur pilotage du S.S.M. "Tourmaline," de Québec à Montréal; tirant, 19 pieds 1 pouce.	2 38	8 do	do	37 33
30 do	Taxes de la Trinité pour septembre, du percepteur des douanes, Montréal.	459 56	19 do	do	37 33
19 oct.	Retenue sur pilotage de la goélette "White Cloud," de Chicago à New-York; tirant 8 pieds 8 pouces.	1 21	1er juin.	C. Narcisse Bouillé, Deschambault, légataire universel de fene dame Hortense Pronk, veuve du pilote Narcisse Bouillé, les trois mois de pension qui lui seraient revenus le 1er mai, étant décédée le 21 février 1891.	37 33
31 do	Taxes de la Trinité pour octobre, du percepteur des douanes, Montréal.	348 14	16 do	Mlle Caroline Toupin, Trois-Rivières, légataire universelle de fene dame Marguerite Marchand, veuve du pilote Eusebe Tonpin, les trois mois de pension qui lui seraient revenus le 1er août, étant décédée le 29 mai.	32 00
1-25 nov.	P. B. Vanasse, percepteur des douanes, Trois-Rivières, retenues sur pilotage perçues à Trois-Rivières et Batis-can durant la saison de 1891— Chèque sur Trois-Rivières. \$ 29 22 Moins—Perception de banque 0 15	29 07	30 do	Timbres-poste fournis par les commissaires du havre de Montréal pour six mois finis le 30 juin, en remettant les pensions par lettre enregistrée.	2 64
do 30.	Taxes de la Trinité pour novembre, du percepteur des douanes, Montréal.	323 22	1er août.	Veuve Olivier Abelle, Montréal.	37 33
3 déc.	F. L. King, capitaine steamer des E.-U. "Pentagoet" à Québec, retenue sur pilotage sur 9 pieds de tirant.	1 12	1er do	do	37 33
7 do	Jos. Mathieu, percepteur des douanes, Sorel, retenues sur pilotage perçues à Sorel, du 30 novembre 1890 au 1er décembre 1891, d'après un état en date du 1er décembre. \$ 80 25 Moins—Cott de traite sur banque. 0 25	80 00	1er do	do	37 33
12 do	Charles Gariépy, Montréal, agent de pilotage à Québec, retenue sur pilotage de— S.S.M. "Tourmaline," en descendant. Navire "Carn" à Batiscan en montant. do "Progress" do	2 38 1 13 1 17	5 do	do	37 33
31 do	Intérêt de la Caisse d'éparagnes de la cité et du district de Montréal sur dépôts faits durant l'année à 8 pour 100.	44 94	5 do	do	37 33
	Total	6,438 41	5 do	Cyrille Bellisle do	90 00
			6 do	do	37 33
			6 do	Veuve Olivier Raymond, Montréal.	90 00
			23 oct.	Zéphirin Bouillé, légataire universel de fene Dame Louis Narcisse Bouillé, née Marie Anne Arcand, les trois mois de pension qui lui seraient dus le 1er novembre, étant décédée le 7 octobre. (Voir les procès-verb. de la commiss. du 13 oct.)	37 33
				Payé les pensions suivantes pour le trimestre fini le 1er novembre—	
			2 nov.	Veuve Olivier Abelle, Montréal.	37 33
			2 do	do	37 33
			2 do	do	32 00
			2 do	do	37 33
			2 do	do	90 00
			2 do	Ancien pilote, Joseph Leveillé, Montréal.	90 00
			4 do	do	37 33
			4 do	Veuve Isaie Beaudry, Sorel.	37 33
			4 do	do	37 33
			4 do	do	37 33
			4 do	do	37 33
			4 do	do	29 33
			4 do	do	37 33
			4 do	do	37 33
			4 do	do	37 33
			4 do	do	37 33
			4 do	do	37 33
			4 do	Ancien pilote, J. B. Dorval, Cap de la Madeleine.	32 00
			4 do	do	90 00
			4 do	do	90 00
			4 do	do	90 00
			4 do	do	90 00
			4 do	do	90 00
			4 do	do	90 00
			31 déc.	Frais de port de pensions pour six mois au 31 décembre 1891.	3 75
			31 do	Balance en janvier 1892.	2,119 20
	Total	6,438 41		Total	6,438 41

MONTRÉAL, 31 décembre 1891.

Vérfié—RIDDELL ET COMMON, auditeurs. }
MONTRÉAL, 12 janvier 1892.ALEXANDER ROBERTSON,
Trésorier.

COMMISSAIRES DU HAVRE, MONTRÉAL, FIDÉICOMMISSAIRES DE LA
CAISSE DES PILOTES INVALIDES.

ÉTAT DU FOND.

Nos	Séries.		\$ cts.
<i>Débitures du havre de Montréal.</i>			
154-156.....	M.....	(Dû le 5 janvier 1894) intérêt de 6½ pour 100, 3 × 1,000.....	3,000 00
36-43.....	N.....	(do 5 juillet 1894) do 6½ do 8 × 2,000.....	16,000 00
81.....	P.....	(do 5 do 1896) do 6 do 1 × 2,000.....	2,000 00
20 et 102.....	R.....	(do 5 do 1906) do 6 do 2 × 500.....	1,000 00
117-119.....	R.....	(do 5 do 1906) do 6 do 3 × 1,000.....	3,000 00
21 et 45-49.....	D.....	(do 5 do 1915) do 5 do 6 × 1,000.....	6,000 00
164-172.....	F.....	(do 5 do 1917) do 4 do 9 × 1,000.....	9,000 00
189-190.....	G.....	(do 5 do 1918) do 4 do 2 × 1,000.....	2,000 00
<i>Fonds consolidés de la cité de Montréal.</i>			
165.....		(Dû le 1er juillet 1910) intérêt à 5 pour 100, 50 × 100.....	5,000 00
		Argent dans la banque d'épargnes de la cité et du district de Montréal, intérêt à 3 pour 100.....	2,119 20
		Total.....	49,119 20

ALEXANDER ROBERTSON,

Trésorier.

MONTRÉAL, 31 décembre 1891.

Nous certifions par les présentes avoir examiné les inscriptions pour l'année 1891, faites sur les pages précédentes, et les avoir trouvées conformes aux pièces justificatives en liasse; aussi, que les débiteures et certificats couvrant la somme de \$49,119.20, énumérée dans l'état ci-dessus, ont ce jour été soumis à notre examen.

RIDDELL ET COMMON,

Auditeurs.

MONTRÉAL, 12 janvier 1891.

ANNEXE No 3.

RAPPORT DES COMMISSAIRES DU HAVRE DE QUÉBEC FORMANT LA
COMMISSION DE PILOTAGE, ANNÉE 1891.

(En vertu de 36 Victoria, chapitre 54.)

QUÉBEC, 2 janvier 1892.

L'honorable CHARLES H. TUPPER,
Ministre de la marine et des pêcheries,
Ottawa.

MONSIEUR,—Conformément aux exigences de l'Acte de pilotage, 36 Victoria, chapitre 54, article 4, j'ai l'honneur de vous transmettre le rapport suivant des commissaires du havre de Québec constituant la commission de pilotage, pour l'année 1891.

SERVICES DES STATIONS DE PILOTAGE.

Les opérations de l'année ont commencé le 21 avril par le départ de huit pilotes à bord de la goélette n° 2.

Le 2 mai seize pilotes partirent à bord de la goélette n° 5; le 16 du même mois vingt-un par la goélette n° 1.

Entre le 9 et le 25 mai, cinquante-cinq pilotes furent expédiés aux stations par le chemin de fer Intercolonial.

Comme d'habitude, toutes les stations de pilotage ont été pourvues de pilotes, pendant la saison de navigation, par le chemin de fer Intercolonial et les goélettes-pilotes, et le service s'est fait à la satisfaction des commissaires.

PILOTES AGÉS.

Avant l'ouverture de la navigation, tous les pilotes âgés, au nombre de treize, qui avaient atteint l'âge de 65 ans et plus, ont été appelés devant les commissaires, en vertu de l'article 30 de l'Acte de pilotage, pour faire constater s'ils étaient en état d'être continués dans l'exercice de leur métier. Examen fait, tous furent trouvés aptes à rester au service, et leur brevet fut en conséquence renouvelé pour un an.

PILOTES MIS À LA RETRAITE.

Deux pilotes, Jean Chassé et F. X. Dallaire ont été, dans le cours de l'année et à leur propre demande, portés sur la liste des pensionnaires.

Dallaire avait atteint l'âge de 75 ans et passé cinquante ans au service; Chassé était du même âge et avait servi pendant quarante-huit ans.

PROCÈS.

Sept pilotes furent traduits devant les commissaires pendant la saison de navigation,—dont six sur plainte portée par des patrons de navires, et un, en vertu de l'art. 4, du chap. 32, 45 Victoria (pour l'échouage du s. *Eveline*), sur plainte formulée par les commissaires eux-mêmes. Dans ces causes six pilotes furent trouvés coupables, et dans la septième l'accusation fut déclarée non prouvée.

Un des pilotes (Jean A. Lachance, n° 123) qui avait subi procès pendant l'année en appela du jugement qui le condamnait. La cour supérieure rejeta l'appel avec dépens et confirma le jugement des commissaires.

Un relevé annexé au présent rapport renferme tous les détails relatifs à la nature de la plainte et au résultat de l'enquête dans chaque cause.

APPRENTIS PILOTES.

Un apprenti pilote, Herménégilde Pâquet, s'est tué accidentellement, vers le 25 novembre dernier, en tombant dans la cale du s. *Tiber*, capitaine Jean Delisle, à Petite-Baie, Terre-neuve.

Cet accident laisse huit noms sur la liste actuelle. Toutefois, nous ne comptons que six apprentis—les deux autres, vu leur longue absence, étant réputés morts. Comme il est dit dans le dernier rapport, ces six apprentis ne peuvent être admis à subir leur examen avant que le nombre des pilotes soit réduit à 125; ainsi le veut l'article 8 de la 45e Victoria, chapitre 52.

PLAINTES CONTRE LE SERVICE DE PILOTAGE.

Dans le cours de l'année trois plaintes ont été formulées contre le service de pilotage—deux par les patrons des navires *Adriane* et *Kommander Svent Foyne*, et une par le ministère de la marine, Ottawa, à l'effet que le pilote du steamer *Alert* avait demandé \$10 de plus que le comportait le tarif, et demandant que sa conduite fit l'objet d'une enquête.

Dans les deux premières causes, celles de l'*Adriane* et du *Kommander Svent Foyne*, des explications satisfaisantes furent reçues de la commission des pilotes, et dans la troisième, celle du pilote de l'*Alert*, il fut décidé que les commissaires n'avaient pas juridiction.

EXAMEN DE L'EMBOUCHURE DE LA RIVIÈRE SAINT-CHARLES.

L'examen commencé l'automne dernier, et discontinué peu de temps après parce que la saison était trop avancée, fut repris cet été à l'embouchure de la rivière Saint-Charles, où l'on disait que le steamer *Oregon* avait touché ou frappé un corps de résistance dans le chenal. Les recherches les plus minutieuses n'ont amené la découverte d'aucun obstacle.

A la demande des commissaires, une bouée a été placée par le ministère de la marine sur le bord du haut fond des battures de Beauport, à environ un mille et demi en aval de la jetée Louise, où l'on suppose généralement que le paquebot-poste *Oregon*, de la ligne Dominion, a touché l'automne dernier.

SIGNAUX DE NUIT.

Il est remarquable que, jusqu'à cette année, il n'y a pas eu de signal de nuit pour protéger l'entrée du port de Québec. Le grave accident arrivé à l'*Oregon* dans l'automne de 1890 a attiré l'attention sur ce fait, et cet été les commissaires du havre ont fait, dans le but de combler la lacune, une série d'expériences qui ont enfin abouti au succès. Un signal d'alignement a été établi au moyen d'un puissant feu rouge à l'extrémité est de la jetée Louise, et de deux autres semblables sur la batterie en haut de la Côte du Chien; ces feux offrent la nuit un guide sûr aux bâtiments qui entrent dans le port de Québec ou qui en sortent.

TARIF DE PILOTAGE.

Les recettes des pilotes employés dans le port de Québec et en aval n'ayant, dans le cours des trois dernières années, atteint le minimum prévu par la loi, c'est-à-dire la somme de six cents piastres, les commissaires, s'autorisant des dispositions de l'acte qui régit le pilotage (art. 15 du chap. 80 des Statuts révisés), ont, au mois de juin, remis en vigueur le règlement qui permet d'augmenter de 7½ pour 100 le tarif de pilotage. Le règlement fut sanctionné par Son Excellence le gouverneur général en conseil le 26 juin, et il restera en vigueur pendant trois ans à partir de cette date.

EXAMEN PÉRIODIQUE DES PILOTES.

A la demande des représentants de la marine marchande de Montréal, le ministère de la marine a écrit aux commissaires, vers la fin de l'année dernière, pour leur représenter la nécessité d'instituer un examen périodique des pilotes inscrits sur la

liste du service dans le port de Québec et en aval. Après avoir bien étudié la question, les commissaires ont décidé que les lois qui régissent présentement le pilotage ne leur confèrent pas le pouvoir de faire cet examen. La correspondance échangée à ce sujet est jointe au présent rapport.

DÉCÈS.

Un pilote, David F. Pelletier, est mort dans le courant de l'année. Il était âgé de 39 ans et faisait le service depuis 1876.

DIRECTEURS DE LA CORPORATION DES PILOTES.

A leur assemblée annuelle tenue le 10 décembre courant, les pilotes ont réélu comme directeurs de leur corporation pour l'année prochaine :

MM. Joseph Fortier, Auguste Desprès, Laurent Godbout, Joseph Philippe Couillard, Jean-Baptiste Tremblay et Jean-Baptiste Talbot.

A une réunion des directeurs nouvellement élus et qui s'est tenue le jour suivant, M. Joseph Fortier fut unanimement réélu président.

Le présent rapport renferme divers états, dont il ne parle point, et qui contiennent tous les renseignements transmis chaque année à votre ministère par les commissaires du havre en leur qualité de commissaires de pilotage.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

JAMES WOODS,

Secrétaire-trésorier intérimaire.

CORRESPONDANCE re " EXAMEN PÉRIODIQUE DES PILOTES INSCRITS SUR
LA LISTE D'ACTIVITÉ."

OTTAWA, 22 décembre 1890.

MONSIEUR,—Les représentants de la marine marchande de Montréal ont dernièrement exposé au ministère la nécessité d'instituer un examen périodique pour s'assurer de la compétence des pilotes inscrits sur la liste d'activité dans le port de Québec et en aval. J'ai à vous prier de porter cette question à la connaissance des commissaires du havre pour qu'ils fassent un rapport à ce sujet, et de me faire connaître le nombre des pilotes âgés de 65 ans et plus qui se trouvent présentement sur la dite liste.

Je suis, monsieur,

Votre très obéissant serviteur,

WILLIAM SMITH,

Sous-ministre de la marine.

Au secrétaire

des commissaires du havre, Québec.

BUREAU DES COMMISSAIRES DU HAVRE.

M. WM SMITH,

Sous-ministre de la marine,

Ottawa.

QUÉBEC, 19 janvier 1891.

MONSIEUR,—En réponse à votre lettre du 22 du mois dernier, dans laquelle vous me dites " que les représentants de la marine marchande de Montréal ont dernièrement exposé au ministère la nécessité d'instituer un examen périodique pour s'assurer de la compétence des pilotes inscrits sur la liste d'activité dans le port de Québec et en aval."

J'ai instruction de vous dire que les commissaires sont d'opinion qu'ils n'ont pas, en qualité de commissaires de pilotage, le droit de faire cet examen; et je vous envoie avec la présente une lettre que nous avons reçue de vos avocats confirmant cette décision.

Je demeure, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

JAMES WOODS,

Secrétaire-trésorier intérimaire.

QUÉBEC, 5 janvier 1891.

M. JAMES WOODS,

Secrétaire-trésorier, commissaire du havre de Québec.

MONSIEUR,—J'ai reçu votre lettre du 3 du courant, et j'ai bien étudié "l'Acte concernant le pilotage" dans le but de faire connaître aux commissaires s'ils ont le pouvoir d'ordonner un examen périodique des pilotes placés sous leur juridiction, et de retirer leurs certificats à ceux des pilotes qui, après examen, seraient déclarés incompetents.

Les pouvoirs des commissaires en l'espèce sont définis par les Statuts révisés du Canada, 49e Vict., chap. 80, art. 15, et, pour la matière qui fait l'objet de mon étude, sont couverts par les paragraphes (a) (f) (i) et (j). Ces paragraphes se lisent comme suit :—

Sauf les dispositions du présent acte alors en vigueur dans sa circonscription, toute administration de pilotage aura le pouvoir, en tout temps, par règlement ratifié par le gouverneur en conseil, de faire toutes ou aucune des choses suivantes dans les limites de sa circonscription, savoir :—

(a) Déterminer les conditions d'âge, de service, d'habileté, de vie et mœurs, et autres, qui seront exigées de ceux qui demanderont à être admis pilotes.

(f) Faire des règlements pour la régie des pilotes commissionnés et des capitaines et seconds, s'il en est, porteurs de certificats de l'administration de pilotage, pour assurer leur bonne conduite, l'assiduité à remplir leurs devoirs et l'efficacité de leurs services à bord et à terre, et pour la régie des aspirants pilotes, et (ailleurs que dans la circonscription de Québec) pour régler le nombre des aspirants pilotes.

(i) Pourvoir à la retraite obligatoire des pilotes commissionnés ayant atteint l'âge de soixante-cinq ans, sauf les dispositions de l'article trente-deux du présent acte.

(j) Pourvoir à la retraite obligatoire des pilotes commissionnés lorsqu'il aura été prouvé sur serment, devant l'administration de pilotage, qu'ils sont devenus invalides, à cause d'infirmité mentale ou physique, ou à la suite d'habitudes d'intempérance, avant d'avoir atteint l'âge de soixante-cinq ans.

Je comprends que le paragraphe (a) se borne à déterminer les conditions dans lesquelles doivent se trouver ceux qui demandent à être admis pilotes, ou le retrait de la commission ou du certificat après que le pilote a atteint l'âge de soixante-cinq ans, ainsi que prescrit par l'article 32 de l'acte.

Le paragraphe (f) confère aux commissaires le pouvoir de faire des règlements pour la régie des pilotes commissionnés, et pour assurer leur bonne conduite, l'assiduité à remplir leurs devoirs et l'efficacité de leurs services à bord et à terre. Il me semble qu'un examen périodique des conditions des pilotes pourrait être ordonné par règlement visant l'accomplissement efficace de leurs devoirs; néanmoins la question n'est pas libre de doute.

Il est vrai que le paragraphe (j) spécifie certaines incapacités, mais son application exige un règlement.

Il est possible que les commissaires aient fait des règlements qui couvrent tous ces points; mais comme on ne m'a donné aucun renseignement à ce sujet, je mentionne la chose pour éviter une incertitude sur la décision à prendre.

La nature vague des représentations des marchands de Montréal laisse quelque doute sur la cause de leur plainte. Si c'est infirmité mentale ou physique, ou habitudes d'intempérance, le cas est clairement prévu par le paragraphe (j). Si c'est ignorance ou incapacité générale non accompagnée d'un vice déterminé, je doute que, une fois qu'un pilote a reçu sa commission, les commissaires aient le pouvoir, sous l'empire du paragraphe (f), de lui enlever cette commission.

Je demeure, bien à vous,

GUSTAVUS G. STEWART.

TABLEAU indiquant le nombre des pilotes pour le havre de Québec et en aval de ce havre, sur la liste d'activité le 31 déc. 1891; le nombre de ceux qui ont pris leur retraite, ont été rayés de la liste d'activité ou sont morts pendant l'année, le nombre de ceux qui ont et temporairement suspendus; le nomb. de ceux hors d'état de faire le serv.; le nomb. de ceux qui ont la charge des steamers fédér., etc., etc.

Numéro.	Noms.	Age.	Résidence.	Nombre de pilotages.			Accidents et observations.
				A l'entrée.	A la sortie.	Déplacements.	
1	Régis Ménard.....	76	Saint-Valier.....	4	4	3	
2	Joseph Pouliot.....	76	Saint-Jean, Orléans.....	3	1	2	Au repos depuis le 20 août.
3	Jean Dugas.....	75	Québec.....	5	3	4	
4	Edouard Genest.....	73	Sainte-Pétronille, Orléans.....	5	4	4	
5	Joseph Dick.....	72	Saint-Jean, Orléans.....	4	4	4	
6	George Audet dit Lapointe.....	71	Garthby, Wolf.....	4	4	4	
7	François Dallaire.....	74	Saint-Laurent, Orléans.....	0	0	0	A sa pension depuis le 15 mars.
8	David Bouffard.....	72	do.....	4	4	4	
9	Antoine Lapointe.....	67	Québec.....	4	4	3	
10	Jean Chassé.....	75	Cacoma.....	0	0	0	do
11	François Dumas.....	73	Ile-Verte.....	4	3	4	
12	Gilbert Ballargeon.....	69	Sainte-Pétronille, Orléans.....	4	5	3	
13	Jos. Phil. Couillard.....	69	Québec.....	0	0	0	Un des directeurs, réélu.
14	Julien Dion.....	73	Ile-Verte.....	0	0	0	A sa pension.
15	Jérémie Dufresne.....	73	Québec.....	4	4	3	
16	Antoine Gobeil.....	63	Saint-Laurent, Orléans.....	11	11	2	Pilote, ligne Allan.
17	Pierre Fontaine.....	63	Québec.....	8	8	2	
18	Victor Demers.....	66	Lauson, Lévis.....	4	3	2	Malade pendant 39 jours.
19	Joseph Plante.....	61	Baie-Saint-Paul.....	5	5	3	
20	Louis Thivierge.....	62	Saint-Jean, Orléans.....	5	4	4	
21	Charles Francis Brown.....	63	Québec.....	11	12	2	Ligne Black Diamond.
22	Paul Pâquet.....	60	Saint-Jean, Orléans.....	5	8	4	
23	Joseph Pouliot.....	64	do.....	5	4	4	
24	George Normand.....	61	Ile-aux-Grues.....	5	4	3	
25	David Damour.....	59	Trois-Pistoles.....	4	5	3	
26	Charles Vézina.....	57	Saint-Michel, Bellechasse.....	12	10	2	Ligne Allan.
27	Nuua Leachane.....	57	do.....	11	11	2	do
28	Annibal Bâquet.....	56	Québec.....	14	14	2	Patron du s. <i>Méraniché</i> .
29	Joseph Gravel.....	62	do.....	4	5	4	
30	Auguste Couillard Despres.....	55	Lauson, Lévis.....	0	0	0	Un des directeurs, réélu.
31	Jean-Bte. Pouliot.....	50	Saint-Jean, Orléans.....	4	4	4	
32	Jean Gobeil.....	50	do.....	5	4	3	
33	Joseph Pâquet.....	54	do.....	5	4	3	

TABLEAU indiquant le nombre des pilotes pour le havre de Québec et en aval de ce havre, etc.—Suite.

Numéro.	Noms.	Age.	Résidence.	Nombre de pilotes.		Accidents et observations.
				À l'entrée.	À la sortie.	
34	Louis Edmond Morin	53	Québec	9	12	Ligne Kanss.
35	Moïse Lachance	54	Saint-Jean, Orléans	2	4	Suspendu jusqu'au 1er septembre 1892.
36	Joseph S. Brown	57	Québec	10	10	Ligne Dominion.
37	Hubert Raymond	52	do	4	8	
38	Achille Damaur	52	Saint-Valier	5	4	
39	Cyrille Lapointe	52	Saint-Laurent, Orléans	4	4	
40	Joseph Pouliot	48	Saint-Jean, Orléans	0	0	Inspecteur des feux de l'Etat.
41	Edmond Laroche	48	Saint-Michel, Bellechasse	0	0	Un des directeurs, réélu.
42	Ant. Thos. Chouinard	57	Pointe-au-Père	5	3	Ligne Dominion.
43	Laurent Godbout	48	Saint-Laurent, Orléans	0	0	Commandant de la station du Saguenay.
44	Adelme Pouliot	46	do	10	13	Patron du S. <i>Ziber</i> .
45	Eust. Pepin dit Lachance	46	Saint-Jean, Orléans	5	4	Employé par un bateau charbonnier.
46	Frs. Xav. Delisle	46	Saint-Romuald	5	3	Un des directeurs, réélu.
47	Jos. Pepin dit Lachance	57	Québec	5	4	Ligne Beaver.
48	Damien Eugène Boulanger	48	Tadoussac	0	0	Ligne Allan.
49	Cyprien Langlois	47	Saint-Jean, Orléans	4	4	
50	Jean Delisle	46	do	6	6	
51	Nazaire Curdeau	44	Québec	4	4	
52	Charles Normand	45	do	12	12	
53	Napoléon Rioux	46	Sainte-Pétronille, Orléans	4	5	
54	Jean-Bte. Tremblay	48	Québec	0	0	
55	Ray. Baquet dit Lamontagne	46	Notre-Dame, Lévis	15	15	
56	Frs. Xav. Lemaire	45	Saint-Valier	4	4	
57	Moïse Pouliot	45	Saint-Jean, Orléans	12	10	
58	Paul Gobeil	45	do	5	4	
59	Chas. Abarie Raymond	43	Château-Richer	10	10	
60	Victor Yzema	46	Québec	10	10	
61	Louis Honorius Lachance	53	Saint-Michel, Bellechasse	11	11	
62	L. B. O. Goutron dit Laroche	45	do	8	9	
63	Chas. Hermie alias A. Bernier	46	do	5	7	
64	Louis Robert Demers	45	Québec	0	0	
65	Vital Ephrem Chamberland	51	Montréal	8	9	
66	Joseph G. Dupil	44	Québec	12	9	
67	Jean-Bte. Talbot	47	Berthier	0	0	
68	Joseph Fortier	46	Saint-Jean, Orléans	0	0	
69	Nestor Lachance	46	do	5	5	

70	Cyrille Audet dit Lapointe	46	Saint-Michel, Bellechasse	4	4	
71	Joseph Lapointe	55	Saint-Laurent, Orléans	4	4	
72	Pierre Pepin dit Lachance	42	Montréal	9	9	Employé par un bateau charbonnier.
73	Théophile Gourdeau	47	Lauron, Lévis	10	8	Ligne Black Diamond.
74	Isidore Noël	41	Saint-Jean, Orléans	5	4	
75	Jean Evariste Adam	47	Trois-Saumons	4	4	
76	Alfred Laroche	41	Saint-Michel, Bellechasse	16	13	
77	Théophile Corriveau	44	do	5	5	
78	Elzéar Godbout	43	do	12	9	
79	George Couillard Després	43	Bienville, Lévis	4	5	
80	Pierre Gobeil	43	Saint-Jean, Orléans	4	4	
81	Théodule Pepin dit Lachance	46	Montréal	13	13	
82	Achille Trefflé Simard	40	Saint-Joseph, Lévis	4	5	
83	Jean-Bte Patone	40	Bienville, Lévis	8	9	
84	Narcisse Lavoie	42	Québec	0	0	
85	Joseph Emilio Couillard	40	Sainte-Luce, Rimouski	0	0	
86	Louis Albert Royer	46	Québec	0	8	
87	Adolphe Santerre	41	Saint-Jean, Orléans	5	4	
88	Oreste Noël	39	Saint-Michel, Bellechasse	12	10	
89	Napoléon Baillargeon	39	Saint-Jean, Orléans	13	9	
90	David F. Pelletier	39	Sainte-Pétronille, Orléans	4	5	
91	Jos. Frs. Xav. Bernier	39	Lauron, Lévis	0	0	
92	Frs. Xav. Descaule	39	Québec	16	16	Décédé le 4 juin.
93	Louis Honoré Laperrière	41	Saint-Jean, Orléans	8	9	Employé par un bateau charbonnier.
94	Joseph Eugène Lachance	37	Notre-Dame, Lévis	4	5	
95	David Arthur Bonfrard	37	Saint-Jean, Orléans	4	5	
96	Jean Théophile St. Laurent	40	Québec	8	8	
97	Jacques Georges Dugas	39	Sainte-Anne-Lapocatière	4	4	
98	Joseph Victor Gourdeau	44	Sainte-Pétronille, Orléans	12	11	Malade pendant 23 jours.
99	Louis alias Trefflé Delisle	37	Trois-Pistoles	0	0	Ligne Dominion.
100	Jean-Bte. Couillard	40	Cap-Saint-Ignace	0	0	Patron du phare-flottant de l'Île-Rouge.
101	Chs. Palletier	41	Québec	4	5	
102	Jos. alias Philéas Langlois	45	Saint-Jean, Orléans	5	3	
103	Nazaire Delisle	42	do	5	4	
104	J. E. Bonaventure Lavoie	39	Sainte-Luce, Rimouski	4	4	
105	Adjudant Baillargeon	37	Sainte-Pétronille, Orléans	4	5	
106	Sannel Rioux	38	Québec	6	6	
107	Chs. Octave Clavet	37	Saint-Michel, Bellechasse	11	11	
108	Joseph Dion	35	Notre-Dame, Lévis	3	3	Employé par un bateau charbonnier.
109	Paul Lachance	35	Québec	0	0	Patron de la goélette-pilote n° 1.
110	Arcadius Jovin	33	Sainte-Luce, Rimouski	4	4	
111	Léon Labrecque	41	Saint-Laurent, Orléans	4	5	
112	Paul Lachance	36	Saint-Jean, Orléans	8	8	
113	Joseph Pouliot	35	do	4	4	Patron du str. <i>Potino</i> .
114	Joseph Laroche	34	Saint-Michel, Bellechasse	5	4	
115	Adjudant Lachance	33	do	14	14	
116	Frs Gaudreau	40	Québec	0	0	Ligne Donaldson et Ross.
117	Arthur Koenig	40	L'Islet	5	5	Patron de la goélette-pilote n° 5.
118	Eugène Ancell	53	Saint-Jean Port-Joli	0	3	
119	David Dumas	38	Notre-Dame, Lévis	1	1	Suspendu jusqu'au 1er août.

Etat indiquant le nombre des pilotes pour le havre de Québec et en aval de ce havre, etc.—*Suite.*

Nombre.	Nom.	Age.	Résidence.	Nombre de pilotages			Accidents et observations.
				A l'entrée.	A la sortie.	Déplacements	
120	Joseph Lachance.....	37	Saint-Laurent, Orléans.....	4	4	8	
121	Paul Piquet.....	33	Saint-Jean, Orléans.....	4	5	3	
122	Alphonse Pouliot.....	30	do.....	4	5	3	
123	Elzéar Normand.....	32	L'Islet.....	5	4	3	
124	Jean Bernier.....	32	do.....	10	10	2	Ligne Donaldson et Ross.
125	Joseph Paquet.....	30	Saint-Jean, Orléans.....	5	6	4	
126	Jean A. Lachance.....	29	Québec.....	4	7	3	
127	Arthur Ballaigron.....	34	Sainte-Pétronille, Orléans.....	4	5	4	
128	Joseph Vézina.....	30	Saint-Laurent, Orléans.....	4	5	4	
129	Herménégilde Grégnard.....	33	Saint-Thomas, Montmagny.....	5	4	3	
130	Elzéar Desrosiers.....	38	Québec.....	5	5	4	
131	John J. A. Irvine.....	35	Ile-Verte.....	4	4	3	
132	Fred. Bouffard.....	34	Saint-Laurent, Orléans.....	4	4	4	
133	Jules Asselin.....	30	Saint-Michel, Bellechasse.....	4	5	3	Absent une partie de la saison.
134	Prudent Marnen.....	32	Beauport.....	1	0	1	
135	Lucien Lachance.....	30	Saint-Jean, Orléans.....	4	4	4	
136	Alfred Don.....	33	Ile-Verte.....	8	0	2	Employé une partie de la saison par un bateau charbonnier.
137	Camille Bernier.....	33	Saint-Michel, Bellechasse.....	10	12	2	Employé par la ligne Dominion.
138	Moïse Blouin.....	40	Saint-Jean, Orléans.....	5	4	3	
139	Moïse <i>alias</i> Laurent Godbout.....	31	Québec.....	5	9	5	
140	Alfred Godreau.....	38	Cap Saint-Ignace.....	4	5	4	
141	Alfred Raymond.....	30	Kamouraska.....	4	4	4	
142	Philéas Lachance.....	33	Saint-Jean, Orléans.....	4	4	4	
143	Joseph H. Talbot.....	29	Berthier.....	5	4	3	
144	Moïse Arthur Lachance.....	28	Saint-Jean, Orléans.....	5	4	4	
145	Louis Fvs. Thivièrge.....	25	do.....	4	4	3	
146	Laurant Larochelle.....	31	Saint-Michel, Bellechasse.....	3	3	3	
147	François <i>alias</i> Joseph N. Dallaire.....	30	Saint-Laurent, Orléans.....	6	3	4	
148	Joseph Emilien <i>alias</i> Emile Lachance.....	32	do.....	5	6	3	
149	Alphonse Asselin.....	26	Saint-Jean, Orléans.....	2	1	1	Suspendu depuis le 21 juillet jusqu'au 1er juin 1892.
150	Edmond Larochelle.....	25	Saint-Michel, Bellechasse.....	9	8	2	Employé une partie de la saison par un bateau charbonnier.
151	Joseph Plante.....	25	Baie Saint-Paul.....	12	13	2	Employé toute la saison par un bateau charbonnier.
152	Alphonse Paquet.....	25	Saint-Jean, Orléans.....	5	4	4	

153	Paul <i>alias</i> Napoléon Pouliot.....	32	do.....	5	4	4	
154	Arthur Deiron.....	35	Saint-Joseph, Lévis.....	4	4	4	
155	Adéard Bernier.....	30	Québec.....	5	6	3	

Certifié,
JAMES WOODS,
Secrétaire-trésorier.

BUREAU DE LA COMMISSION DU HAVRE,
QUÉBEC, 2 janvier 1892.

COMMISSION DU HAVRE DE QUÉBEC.

TABLEAU des procès qui ont eu lieu en 1891 devant la commission du havre de Québec, en vertu de l'acte de pilotage, 36 Vic., chap. 54, et 45 Vic., chap. 32, sec. 4.

Noms des pilotes traduits.	Nature de la plainte.	Date du procès.	Résultat.
Nazaire Curodeau ..	Pour avoir, le 20 mai, causé un abordage entre les trois-mâts-barques <i>Ferdinand</i> et <i>Canova</i> .	6 juin	Non prouvée.
Joseph Emilien <i>alias</i> Emile Lachance.	Pour avoir, le 1er juin, échoué le s. <i>Eveline</i> sur l'île Blanche.	27 juin et 3 et 21 juil..	Déclaré coupable. Suspendu jusqu'au 1er juin 1892.
Joseph Gravel	Pour avoir causé un abordage entre le s. <i>Thames</i> et le trois-mâts-barq. <i>Stralsund</i> .	13 et 20 août	Déclaré coupable. Condamné aux frais de la cause.
Moïse Lachance	Pour avoir, le 15 août, fait échouer le s. <i>Bengar</i> sur le récif de l'île Blanche.	3 sept.	Déclaré coupable. Suspendu jusqu'au 1er septembre 1892.
Jean A. Lachance ..	Pour avoir fait aborder le brigantin <i>Buda</i> sur le brise-lames.	24 do	Déclaré coupable. Condamné à \$10 d'amende et les frais.
Ach. Trefflé Simard.	Pour avoir fait aborder le trois-mâts-barque <i>Jane</i> sur le brise-lames.	28 do	Déclaré coupable. Condamné à \$10 d'amende et les frais.
Laurent Larochelle..	Pour avoir, le 15 octobre, fait toucher le S. <i>Bjorgvin</i> sur un récif près de l'île aux Grues.	29 oct.	Déclaré coupable d'une erreur de jugement, mais condamné seulement aux frais de la cause, parce que le navire n'a pas reçu d'avaries.

Certifié,

JAS. WOODS,
Secrétaire-trésorier.

BUREAU DE LA COMMISSION DU HAVRE,
QUÉBEC, 2 janvier 1892.

COMMISSION DU HAVRE DE QUÉBEC.

LISTE des apprentis pilotes exerçant sous le contrôle immédiat des commissaires de pilotage du havre de Québec, le 31 décembre 1891.

Numéro	Noms.	Date du contrat d'apprentissage.	Observations.
1	George Dugal	11 avril 1871.....	Absent depuis l'automne de 1877. do do 1878. Il est stipulé dans les contrats d'apprentissage de ces apprentis qu'ils ne seront pas admis à passer leur examen avant que le nombre des pilotes ne soit réduit à 125, comme il est décrété par l'acte 45 Victoria, chapitre 32.
2	Ernest Nolet	19 mars 1874	
3	Adélaré Vézina	23 mai 1883	
4	Jean-Baptiste Pouliot	23 do 1883	
5	Joseph Thivierge	23 do 1883	
6	Léonidas Lachance.....	23 do 1883	
7	Eudore Langlois.....	23 do 1883	
8	Frs.-Xav. Eustache <i>alias</i> Wm. Doiron	12 juillet 1883.....	

Certifié,

JAS. WOODS,
Secrétaire-trésorier.

BUREAU DE LA COMMISSION DU HAVRE,
QUÉBEC, 2 janvier 1892.

 COMMISSION DU HAVRE DE QUÉBEC.

NOTES SUR L'OUVRETURE ET LA CLÔTURE DE LA NAVIGATION ET SUR LA FORMATION DE LA GLACE DANS LE PORT DE QUÉBEC, PENDANT L'ANNÉE 1891.

La goélette *Maria Stella*, venant des paroisses d'en bas avec un chargement de bois de chauffage, arrive au port le 29 mars.

La glace du bassin de marée et du bassin à flot se brise le 27 mars, et la goélette *Diver* quitte ses quartiers d'hiver.

La glace de la rivière Saint-Charles et de l'Île d'Orléans se brise et part le 20 avril.

Le bateau à vapeur *Canada*, de la Compagnie du Richelieu et Ontario, arrive dans le port le 27 avril.

Le premier steamer transatlantique, le *Sardinian*, arrive le 27 avril, et le second, le *Toronto*, le 29, deux jours après.

Le premier voilier, le trois-mâts-barque *Nelson*, arrive dans le port le 7 mai.

Le dernier transatlantique-poste, le *Circassian*, quitte le port le 18 novembre.

Le dernier steamer à fret, le *Greetlands*, quitte le port le 30 novembre.

Le dernier voilier, le trois-mâts-barque *America*, quitte le port le 20 novembre.

Le remorqueur à vapeur *Pentaquet* arrive de Montréal le 3 décembre.

Le 17 décembre, la rivière Saint-Charles et les deux bassins sont gelés.

JAS. WOODS,
 Secrétaire-trésorier.

BUREAU DES COMMISSAIRES DU HAVRE,
 QUÉBEC, 2 janvier 1892.

 RAPPORT DU FONDS DES PILOTES INVALIDES DE QUÉBEC,
 ANNÉE 1891.

QUÉBEC, 31 décembre 1891.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous envoyer un état des recettes et dépenses du fonds des pilotes invalides de Québec pour l'année 1891, ainsi qu'un état des comptes de la corporation des pilotes pour l'année courante.

Les recettes totales de la corporation des pilotes se sont élevées à \$113,850.33, et les dépenses totales à \$21,330.09,—laissant un solde net de \$92,512.24 à être distribué parmi 146 pilotes en activité, donnant à chacun un dividende net de \$633.34.

Cent trente-quatre navires étrangers ont payé \$17,247.72. Sept cent trente-sept navires britanniques ont payé \$96,602.60.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
 Votre obéissant serviteur,

F. X. DION,
 Secrétaire-trésorier.

M. WM SMITH,
 Sous-ministre de la marine,
 Ottawa.

ETAT des recettes et dépenses de la corporation des pilotes, pour le fonds des pilotes invalides de Québec, pendant l'année 1891.

	\$ cts.	\$ cts.
RECETTES.		
Solde de 1890.....	3,169 74	
Contributions des pilotes.....	8,139 56	
Intérêt sur placements.....	3,073 00	
Intérêt—Caisses d'épargnes.....	58 97	
		14,441 27
DÉPENSES.		
Pensions.....	9,368 13	
Secours.....	33 33	
Divers déboursés.....	7 25	
Appointements.....	500 00	
Dépôt à la caisse d'épargnes.....	4,300 00	
En caisse.....	232 56	
		14,441 27
PILOTES SECOURUS PAR LE FONDS.		
David F. Pelletier, décédé le 4 juin 1891.....	14 66	
Joseph Pouliot, 1er, jusqu'au 1er novembre 1891.....	18 67	
		33 33
PENSIONNAIRES À LA CHARGE DU FONDS.		
SOMME PAYÉE À CHAQUE PILOTE PENDANT L'ANNÉE DU 1ER NOVEMBRE 1890 AU 1ER NOVEMBRE 1891.—PAYÉ DU 1ER JANVIER 1891 AU 31 DÉCEMBRE 1891.		
<i>Vingt pilotes à \$100.</i>		
Frédéric Bernier, décédé le 7 mars 1891.....	34 73	
Thomas Duprés.....	100 00	
Marcel LeBel.....	100 00	
Laurent Larochelle.....	100 00	
Hilaric Jouvin.....	100 00	
Pierre Lapierre.....	100 00	
Gabriel Lachance.....	100 00	
François Noël.....	100 00	
Jean Pouliot.....	100 00	
Joseph Pepin.....	100 00	
Laurent Tremblay.....	100 00	
François Vézina.....	100 00	
J. Bte. Bernier, décédé le 1er avril 1891.....	46 44	
George Sansterre.....	100 00	
Thomas Simard, décédé le 4 août 1891.....	76 11	
Dominique Girard.....	100 00	
Louis Dugal.....	100 00	
J. Bte. Talbot.....	100 00	
Jean Chassé, mis à la retraite le 15 mars 1891.....	62 50	
F. X. Dallaire do do.....	62 50	
		1,782 28
<i>Huit pilotes à \$92.</i>		
Dominique Verreault.....	92 00	
Louis Fontaine.....	92 00	
Isaïe Marticotte.....	92 00	
Pierre Lemieux, décédé le 25 février 1891.....	29 39	
Edouard Labrègue.....	92 00	
François Thivierge.....	92 00	
Jean Coulombe, décédé le 11 septembre 1891.....	79 50	
Julien Dion, arrérages.....	25 00	
do année.....	90 00	
		683 89

ÉTAT des recettes et dépenses de la corporation des pilotes, pour le fonds des pilotes invalides de Québec, etc.—*Suite.*

PENSIONNAIRES À LA CHARGE DU FONDS— <i>Suite.</i>		\$	cts.	\$	cts.
<i>Sept pilotes à \$84.</i>					
François Godreau		84	00		
Clovis Anetil		84	00		
Abraham Després		84	00		
Alexis Vézina		84	00		
Ls Oliver Leclerc, décédé le 17 novembre 1891.....		87	96		
J.-Bte Pâquet, décédé le 1er juin 1891.....		49	00		
Amable Saint-Laurent.....		84	00		
				556	96
<i>Deux pilotes à \$82.</i>					
Joseph Lavoie		82	00		
Ovide Dick		82	00		
				164	00
<i>Trois pilotes à \$80.</i>					
F.-X. Corriveau		80	00		
François Pelletier.....		80	00		
Antoine Roussel		80	00		
				240	00
<i>Un pilote à \$76.</i>					
F.-X. Ménard, décédé le 14 mars 1891.....		28	08		
				28	00
<i>Trois pilotes à \$73.</i>					
Pierre Charest.....		73	00		
Léandre Raymond.....		73	00		
Paul Pouliot.....		73	00		
				219	00
<i>Un pilote à \$47.</i>					
James Forbes.....		47	00		
				47	00
VEUVES DE PILOTES.					
<i>Vingt-trois veuves à \$58.</i>					
Veuve de J.-Bte Dion		58	00		
do Charles Brown.....		58	00		
do Louis Joseph Lavoie		58	00		
do Charles Pouliot.....		58	00		
do Louis Laprise.....		58	00		
do Maximin Caron.....		58	00		
do Alexis Pelletier.....		58	00		
do Pierre Pepin.....		58	00		
do Alex. Vaillancourt.....		58	00		
do Magloire Délisle.....		58	00		
do Edouard Marcoux.....		58	00		
do Charles Bernier.....		58	00		
do Paul Langlois.....		58	00		
do Alexis Délisle.....		58	00		
do Chs Nolet, décédé le 24 mars 1891.....		22	88		
do Paul Blouin.....		58	00		
do Pierre Roy, décédé le 26 novembre 1890.....		4	10		
do Yves Sylvestre.....		58	00		
do Edouard Petitgrew.....		58	00		
do Charles Dumas.....		58	00		
do Laurent Godbout.....		58	00		
do J.-Bte Bernier, mis à la retraite le 17 avril 1891.....		31	10		
do Jean Coulombe do 11 septembre 1891.....		7	48		
				1,167	56

ÉTAT des recettes et dépenses de la corporation des pilotes, pour le fonds des pilotes
invalides de Québec, etc.—*Suite.*

PENSIONNAIRES À LA CHARGE DU FONDS— <i>Suite.</i>		\$	cts.	\$	cts.
<i>VEUVES DE PILOTES—Suite.</i>					
<i>Dix-huit veuves à \$55.</i>					
Veuve de	Pierre Ruelland	55	00		
do	Paul Larochelle	55	00		
do	Joseph Raymond	55	00		
do	Jean-François Lamarre	55	00		
do	Robert Demers	55	00		
do	Pierre Laprise	55	00		
do	Michel Morin	55	00		
do	F.-X. Délisle	55	00		
do	Michel Guénard	55	00		
do	Barthélemi Lachance	55	00		
do	Hubert Dumas	55	00		
do	Cyprien Langlois	55	00		
do	Jean Lavoie	55	00		
do	Pierre Gourdeau (M.C.), arrérages	13	75		
do	do do à compte	41	25		
do	F.-X. Lachance	55	00		
do	Joseph Morency	55	00		
do	Narcisse Forgues	55	00		
do	Pierre Lemieux, mis à la retraite le 25 février 1891	37	28		
					972 28
<i>Quatorze veuves à \$54.</i>					
Veuve de	Michel Fournier	54	00		
do	Paschal Dick	54	00		
do	Pierre Gourdeau (A.F.)	54	00		
do	Bénonie Normand	54	00		
do	Damase Babin	54	00		
do	Amable Genest, arrérages	27	00		
do	do do année	54	00		
do	Frs Rioux	54	00		
do	Nicholas Fortin	54	00		
do	Gabriel Plante	54	00		
do	Eustache Doiron	54	00		
do	Joseph Lapointe	54	00		
do	J. E. Adam	54	00		
do	J.-Bte. Paquet, mis à la retraite le 1er juin 1891	22	50		
do	Edouard Demers	54	00		
					751 50
<i>Treize veuves à \$52.</i>					
Veuve de	Félix Caron	52	00		
do	David Cinq-Mars	52	00		
do	Jean Giroux	52	00		
do	Pierre Gourdeau (A.N.)	52	00		
do	Joseph Dupil	52	00		
do	Pierre Curodeau	52	00		
do	J.-Bte Tremblay	52	00		
do	Magloire Mercier	52	00		
do	Louis Crépault, arrérages	26	00		
do	do do à compte	26	00		
do	Célestin Saint-Pierre	52	00		
do	Alexis Roy	52	00		
do	Antoine Boucher	52	00		
do	Vital Charest	52	00		
					676 00
<i>Treize veuves à \$50.</i>					
Veuve de	Edouard Chevalier, décédé le 3 mars 1891	16	67		
Veuve de	Thomas Dick	50	00		
do	Dennis Glynn	50	00		
do	Wm. Irvine, arrérages	12	50		
do	do do année	50	00		
do	Fabien Langelier	50	00		

ÉTAT des recettes et dépenses de la corporation des pilotes, pour le fonds des pilotes invalides de Québec, etc.—*Suite.*

	\$	cts.	\$	cts.
PENSIONNAIRES À LA CHARGE DU FONDS— <i>Suite.</i>				
VEUVES DE PILOTES— <i>Fin.</i>				
<i>Treize veuves à \$50—Suite.</i>				
Veuves de J. Bte. Laroche.....	50	00		
do Henri Noël.....	50	00		
do A. Lavoie (L.M.).....	50	00		
do Frederick Simpson.....	50	00		
do Joseph Simpson.....	50	00		
do Pierre Ross, arrérages.....	12	50		
do do année.....	50	00		
do Amable Fournier, arrérages.....	12	50		
do do à compte.....	37	50		
do Julien Langlois.....	50	00		
			641	67
<i>Treize veuves à \$48.</i>				
Veuve de Germain Caron, à compte.....	24	00		
do Jean Dion.....	48	00		
do Jean Pelletier.....	48	00		
do C. F. Koenig.....	48	00		
do Ovide Lachance.....	48	00		
do L. Langlois (E.D.).....	48	00		
do Antoine Michaud, arrérages.....	12	00		
do do à compte.....	24	00		
do Pierre Normand, décédé le 7 mars 1891.....	16	80		
do David Petitgrew, arrérages.....	12	00		
do do année.....	48	00		
do Benjamin Pineau.....	48	00		
do John Simpson, décédé le 15 novembre 1890.....	2	00		
do Jos. Levesque, arrérages.....	12	00		
do do année.....	48	00		
do Frs. Côté.....	48	00		
			534	80
<i>Cinq veuves à \$40.</i>				
Veuve de Paul Blouin.....	40	00		
do Célestin Côté.....	40	00		
do P. Desrosiers, arrérages.....	10	00		
do do année.....	40	00		
do F. X. Lachance.....	40	00		
do Edouard Turgeon.....	40	00		
			210	00
<i>Six veuves à \$34.</i>				
Veuve de Jacques Dandurand.....	34	00		
do André Keable.....	34	00		
do Guillaume Morency.....	34	00		
do Pierre Rouleau.....	34	00		
do Henri Verreault.....	34	00		
do David Pelletier, mis à la retraite le 4 juin 1891.....	13	90		
			183	90
<i>Dix veuves à \$32.</i>				
Veuve de Fabien Caron.....	32	00		
do Magloire Côté, arrérages.....	8	00		
do do année.....	32	00		
do Antoine Fortier.....	32	00		
do L. Langlois (A.R.), arrérages.....	8	00		
do do do année.....	32	00		
do Thomas McNeil.....	32	00		
do Antoine Raymond.....	32	00		
do George Simard, à compte.....	24	00		
do Louis Thivierge.....	32	00		
do Alfred Turgeon.....	32	00		
do Alexis Vézina.....	32	00		
			328	00

ÉTAT des recettes et dépenses de la corporation des pilotes, pour le fonds des pilotes invalides de Québec, etc.—*Fin.*

PENSIONNAIRES À LA CHARGE DU FONDS— <i>Fin.</i>		\$ cts.	\$ cts.
DOUZE ENFANTS.			
David Charest, infirme (1), arrérages.....		3 75	
do do année.....		15 00	
Hil. Couillard do (1), arrérages.....		18 75	
do do à compte.....		11 25	
Thos. Boutin do (1).....		15 00	
P. Toussaint do (1).....		15 00	
F. Dupuis do (1).....		15 00	
N. Fortin do (1), à compte.....		7 50	
Joseph Jahan do (1).....		15 00	
P. S. Laprise (3).....		37 48	
Isaac Forbes, infirme (2).....		27 48	
			181 21
RÉCAPITULATION DES PENSIONS.			9,368 13
20 pilotes à \$100.....		1,782 28	
8 do à 92.....		683 89	
7 do à 84.....		556 96	
2 do à 82.....		164 00	
3 do à 80.....		240 00	
1 do à 76.....		28 08	
3 do à 73.....		219 00	
1 do à 47.....		47 00	
45 pilotes.			
23 veuves à \$58.....		1,167 56	
18 do à 55.....		972 28	
14 do à 54.....		751 50	
13 do à 52.....		676 00	
13 do à 50.....		641 67	
13 do à 48.....		534 80	
5 do à 40.....		210 00	
6 do à 34.....		183 90	
10 do à 32.....		328 00	
115 veuves.			
12 enfants à \$15, \$12.50, \$10.....		181 21	
172 pensionnaires.....			9,368 13
ÉTAT DU FONDS.			
Argent prêté.....		53,352 71	
Somme dans la caisse d'épargne.....		4,300 00	
do entre les mains du secrétaire-trésorier.....		232 56	
			57,885 27
A déduire, les arrérages de pensions dus jusqu'à ce jour.....			224 63
			57,660 64

F. X. DION,

Secrétaire-trésorier.

QUÉBEC, 31 décembre 1891.

Nous, soussignés, certifions avoir minutieusement examiné les livres du fonds des pilotes invalides, et que nous les avons trouvés corrects.

VICTOR VÉZINA
THÉOPHILE ST. LAURENT } *auditeurs.*

THOS. BOISSINOT, *comptable.*

F. X. DION en compte courant avec la Corporation des pilotes de Québec, jusqu'au
31 décembre 1891.

RECETTES.		\$ cts.	\$ cts.
Balance de 1890		717 45	
Fonds de réserve de 1890		500 00	
		—	1,217 45
Douanes, Montréal		54,015 66	
do Trois-Rivières		1,351 75	
do Chicoutimi		523 13	
do Tadoussac		184 67	
do Escoumains		97 14	
do Sorel		2,975 48	
Intérêt—			
Reçu à compte de la banque Nationale	\$ 139 20		
Payé sur prêt	108 50		
		30 70	
Pilotage perçu à Québec		54,671 80	
			113,850 33
Amendes		240 00	
Temps perdu		1,220 88	
			1,460 88
			116,528 66
DÉPENSES.			
Dépenses de goélettes	\$1,855 19		
Moins	0 60		
		1,854 59	
Dépenses des pilotes		368 88	
do en général		2,201 83	
Provisions	\$2,511 31		
MOINS—Vendues à diverses personnes	39 65		
		2,471 66	
Loyers		405 73	
Gages des matelots		1,708 07	
do cuisiniers		611 67	
Interdiction		505 90	
Indemnité aux directeurs		600 00	
do capitaines et remplaçants		320 00	
do pour la station du Saguenay		225 00	
Parts des goélettes		520 00	
Pilotage remboursé		34 90	
Fonds des pilotes invalides		7,959 86	
Appointements des employés		1,550 00	
			21,338 09
Fonds de réserve			500 00
Dividendes			94,080 00
Balance			610 57
			116,528 66

F. X. DION,

Secrétaire-trésorier.

QUÉBEC, 31 décembre 1891.

Nous, soussignés, certifions avoir examiné minutieusement les livres et comptes de la Corporation des pilotes de Québec, et les avons trouvés corrects.

VICTOR VÉZINA,
THÉOPHILE ST. LAURENT, } *auditeurs.*

THOS. BOISSINOT, *comptable.*

ANNEXE No 3.

RAPPORT DE LA COMMISSION DE PILOTAGE DE SAINT-JEAN, N.-B.,
POUR L'ANNÉE CIVILE EXPIRÉE LE 31 DÉCEMBRE 1891.

BUREAU DE LA COMMISSION DE PILOTAGE,

DISTRICT DE SAINT-JEAN, N.-B., 8 janvier 1892.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous transmettre ci-joints nos états annuels de pilotage pour ce district, pour l'année expirée le 31 décembre 1891.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Votre obéissant serviteur,

J. U. THOMAS,
Secrétaire.

RECETTES et dépenses pendant l'année expirée le 31 décembre 1891.

	Montant.	Total.
	\$ cts.	\$ cts.
RECETTES.		
Permis à 32 pilotes, à \$5.....	160 00	
do 6 bateaux, à \$10.....	60 00	
25 centins par pied, pour pilotage à la sortie du port de Saint-Jean, jusqu'à date.	1,794 49	
do do Musquash do.....	2 50	
Pilotage, str "Georgia".....	27 50	
Intérêt sur dépôt à la caisse d'épargnes féd., 12 mois, jusqu'au 1er juillet 1891 ..	256 05	
		2,300 54
DÉPENSES.		
Pensions à 4 pilotes.....	485 00	
do 6 veuves.....	512 00	
do 2 enfants.....	40 00	
J. A. McMillan, papeterie, etc.....	24 10	
Audition des comptes pour 1890.....	25 00	
Loyer de bureau, 1 an.....	100 00	
Appointements du secrétaire-trésorier, 1 an.....	800 00	
Intérêt déposé à la caisse d'épargne fédérale.....	256 05	
		2,242 15
Balance.....		58 39
Total.....		2,300 54

RELEVÉ des navires pilotés à l'entrée du port de Saint-Jean, pour l'année expirée le
31 décembre 1891.

	Nombre.	Total.
		\$ cts.
Goélettes.....	314	
Bricks et brigantins.....	24	
Navires.....	20	
Barques et petites barques.....	103	
Steamers.....	66	
Montant du pilotage reçu.....	529	23,470 98
<i>Anglais.</i>		
Goélettes.....	102	
Bricks et brigantins.....	18	
Navires.....	16	
Barques et petites barques.....	69	
Steamers.....	52	
Montant du pilotage reçu.....	257	14,076 50
<i>Etrangers.</i>		
Goélettes.....	212	
Bricks et brigantins.....	6	
Navires.....	4	
Barques et petites barques.....	34	
Steamers.....	14	
Montant du pilotage reçu.....	270	9,394 43

TAUX de pilotage en vigueur le 31 décembre 1891, pour le district de pilotage de
Saint-Jean, N.-B.
SUR TOUT VOILIER.

A l'entrée—1er district.....	\$1 50 par pied de tirant d'eau.
2e do.....	1 75 do do
3e do.....	2 25 do do
A la sortie—Jusqu'à l'île aux Perdrix.....	1 25 par pied.
Dans la baie (non de rigueur).....	2 00 do
Tarif de transport—100 tonneaux et moins.....	\$1 50
Plus de 100 tonneaux et moins de 200 tonneaux.....	2 00
do 200 do 300 do.....	3 00
do 300 do 400 do.....	4 00
Et 25 centins en sus pour chaque 50 tonneaux qu'un voilier jaugera au-dessus de 400 tonneaux.	

SUR TOUT STEAMER.

A l'entrée—1er district.....	\$2 00 par pied de tirant d'eau.
2e do.....	2 50 do do
3e do.....	3 00 do do
A la sortie—Jusqu'à l'île aux Perdrix.....	1 75 par pied.
Dans la baie (non de rigueur).....	2 75 do
Tarif de transport—100 tonneaux et moins.....	\$2 00
Plus de 100 tonneaux et moins de 200 tonneaux.....	2 50
do 200 do 300 do.....	3 75
do 300 do 400 do.....	5 00
Et 30 centins en sus pour chaque tonneau qu'un steamer jaugera au-dessus de 400 tonneaux.	

PILOTES autorisés pour le district de pilotage de Saint-Jean, pour l'année expirée le
31 décembre 1891.

Non.	Age.	Résidence.	Observations.
Thomas Traynor.....	38	St-Jean, N.-B. . .	
S. Rutherford.....	59	do ..	
Edward J. Fletcher.....	64	do ..	
Jos. Doherty.....	45	do ..	
J. L. C. Sherrara.....	57	do ..	
James Doyle.....	55	do ..	
Henry Spears.....	40	do ..	
John Thomas.....	43	do ..	
James Murray.....	50	do ..	
Henry Thomas.....	60	do ..	
John Sproul.....	55	do ..	
Richard Scott.....	40	do ..	
Patrick Conlin.....	41	do ..	
James Reed.....	45	do ..	
John Spears.....	42	do ..	
Charles Daley.....	55	do ..	
William Lahey.....	62	do ..	
Richard Cline.....	66	do ..	
Jas. McPartland.....	57	do ..	
Jas. S. Spear.....	46	do ..	
T. J. Stone.....	38	do ..	
Jas. E. Mantle.....	45	do ..	
William Quinn.....	44	do ..	
Philip G. Dordy.....	51	do ..	
William Miller.....	40	do ..	
Alfred Cline.....	34	do ..	
William Scott.....	35	do ..	
Bartholomew Rogers.....	34	do ..	
James Bennett.....	34	do ..	
Martin Spears.....	34	do ..	
Robert Thomas.....	50	do ..	
John McAnulty.....	52	Musquash, N.-B.	Autorisé pour Musquash seulement

J. U. THOMAS,

Secrétaire.

SAINT-JEAN, N.-B., 31 décembre 1891.

ANNEXE No 4.

RAPPORT DE LA COMMISSION DE PILOTAGE D'HALIFAX POUR
L'ANNÉE EXPIRÉE LE 31 DÉCEMBRE 1891.

HALIFAX, N.-E., 9 janvier 1892.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous transmettre les états annuels de la commission de pilotage du district d'Halifax, N.-E., savoir:—

Etat des recettes et des dépenses.

Etat du fonds de retraite.

Etat des recettes nettes des pilotes.

Relevé des navires, à l'entrée, anglais et étrangers.

Relevé des navires, à la sortie, anglais et étrangers.

Liste des pilotes autorisés.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

J. TAYLOR WOOD,

Secrétaire-trésorier.

ETAT des recettes et des dépenses pour l'année terminée en 1891.

DÉPENSES.		\$	cts.
Auditeur pour 1890.....		30	00
Appointements du secrétaire pour 1890.....		600	00
Loyer de bureau, combustible et taxes.....		332	10
Impressions, entretien de bureau et divers.....		126	30
Surplus à l'avoir du fonds des pilotes.....		4,624	00
		5,712	80
RECETTES.			
Argent en caisse le 1er janvier 1890.....		735	87
Effets du Canada à 4 pour 100.....		1,000	00
Dépôts à la Caisse d'économie.....		1,842	53
Pilotage à la sortie sur navires ne prenant pas de pilotes.....		1,120	92
5 pour 100 de commission.....		973	98
Intérêt sur effets 4 pour 100, du Canada.....		40	00
		5,712	80
Surplus à l'avoir du fonds des pilotes.....		4,624	40

E. et O. E.

J. TAYLOR WOOD,

Secrétaire.

ÉTAT du fonds de retraite.

	\$	cts.
Argent à la caisse d'épargnes, 1er janvier 1891.....	3,468	66
Argent, dépôt spécial à la banque Union, 1er janvier 1891.....	915	00
Argent à la banque Union, 1er janvier 1891.....	123	33
Argent perçu, 2 pour 100, pendant 1891.....	463	40
Intérêt, caisse d'épargne et banque Union.....	143	38
	5,113	77
MOINS—Payé à la famille de feu le pilote Smith.....	\$45	00
do do Nickerson.....	45	00
	90	00
Av.	5,023	77
Balance à la caisse d'épargne, 31 décembre 1891.....	3,590	04
do banque Union (dépôt spécial).....	1,137	00
do do do.....	296	73
	5,023	77
Augmentation pour l'année.....	516	78

E. et O. E.

J. TAYLOR WOOD,

Secrétaire.

RELEVÉ des navires, à l'entrée, du port d'Halifax, N.-E., à partir du 1er janvier jusqu'au 31 décembre 1891, sujets aux droits obligatoires de pilotage.

Goélettes.	Brigantins.	Bricks.	Barques.	Navires.	Steamers.	Tonnage.	Montant des droits de pilotage.
							\$ cts.
124	119	4	18	3	389	595,189	12,398 50

ÉTRANGERS.

13	2	0	189	1	91	89,731	2,025 62
137	121	4	207	4	480	684,920	14,424 12

RELEVÉ des navires, à la sortie, du port d'Halifax, N.-E., à partir du 1er janvier jusqu'au 31 décembre 1891, sujets aux droits obligatoires de pilotage.

Goélettes.	Brigantins.	Bricks.	Barques.	Navires.	Steamers.	Tonnage.	Montant des droits de pilotage.
							\$ cts.
8	19	3	27	3	391	585,298	6,397 42

ÉTRANGERS.

6	1	0	189	1	90	90,796	1,129 60
14	20	3	216	4	481	676,094	7,527 02

NOMS des pilotes pour le port d'Halifax, N.-E.

Numéro	Noms.	Résidence.	Age.
1	John Fleming	Ketch-Harbour	79
2	William Fleming	Halifax	25
3	James Holland	Anse Duncan	55
4	William Baker	Halifax	56
5	Bernard Gallagher	do	67
6	Daniel Martin	Ketch-Harbour	46
7	Joseph Reno	Anse au Hareng	66
8	Patrick Hayes	do	70
9	Hugh Munroe	do	56
10	Jeremiah Holland	Anse Duncan	59
11	Edward Bayers	Halifax	50
12	James Hanrahan	Anse Ferguson	54
13	Wm. Beazley	do	51
14	John Hayes	Halifax	41
15	James Spears	Anse au Hareng	33
16	John Beazley	Halifax	32
17	Charles Glazebrook	do	61
18	Charles F. Martin	do	26
19	William White	Anse Ferguson	34
20	Thomas Hayes	Anse au Hareng	32
21	Thomas Reno	do	31
22	Charles Martin	Halifax	62
23	Henry Lattee	Anse au Hareng	27
24	John Johnson	Anse à l'Ours	67
25	James Conway	Halifax	29
26	James Fleming	Ketch-Harbour	52

Etat total des gages des pilotes pour 1891, \$17,899.97, et \$688.46 pour chaque homme.

J. TAYLOR WOOD,

Secrétaire.

HALIFAX, 31 décembre 1891.

ANNEXE No 5.

RAPPORT DE LA COMMISSION DE PILOTAGE DE PICTOU, N.-E., POUR
L'ANNÉE TERMINÉE LE 31 DÉCEMBRE 1891.

PORT DE PICTOU, N.-E., 31 décembre 1891.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous transmettre les relevés de pilotage du port de Pictou pour l'année expirée le 31 décembre 1891.

Les règlements sont les mêmes que ceux mentionnés dans mon dernier rapport.

Le pilote n° 5 n'a pas piloté pendant la saison, ayant trouvé de l'emploi à terre.

Les commissaires n'ont pas eu occasion de se réunir durant la saison qui vient de s'écouler.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Votre obéissant serviteur,

W. H. NOONAN,
Secrétaire de la commission.

M. WM. SMITH,
Sous-ministre de la marine,
Ottawa.

RECETTES et dépenses provenant de tous les deniers perçus par ou pour la commission de pilotage, relativement aux pilotes ou au pilotage.

RECETTES.		\$	cts.
Reçu de pilotage d'après relevé.....		2,780	89
Reçu de onze pilotes, cautionnements renouvelés.....		11	00
Reçu du capitaine Bacquet, patente.....		40	00
Balance due au secrétaire.....		45	47
		2,877	36
DÉPENSES.			
Payé aux pilotes pour pilotage.....		2,589	39
Payé, appointements du secrétaire.....		200	00
Payé pour loyer du bureau et combustible, 1891.....		87	97
Balance due au secrétaire de l'année dernière.....			
		2,877	36

RELEVÉ des recettes de pilotes pour 1891.

N°	Nom.	Montant.
		\$ cts.
1	Alex. T. Powell	14 00
2	James Fraser	61 00
3	Bryant Rodgers	103 00
4	Wm. A. Cooke	424 99
5	Angus McDonald .....	.....
6	Henry H. Powell	105 00
7	Chas. A. Cooke	515 53
8	Geo. W. Powell	112 00
9	Danl. S. Smith	733 22
10	Danl. McLeod	114 00
11	Angus Smith	406 65
	Total	2,589 39

RECETTES provenant des droits de pilotage pendant la saison de 1891.

	\$ cts.	\$ cts.
Montant total reçu		2,780 89
De ce montant—		
Reçu de voiliers	1,791 23	
Reçu de paquebots	989 66	
		2,780 89
De ce montant—		
Reçu de navires anglais	2,233 79	
Reçu de navires étrangers	547 10	
		2,780 89

Capitaines munis de certificats—Amable Bacquet, vapeur *Miramichi*.

Seconds munis de certificats—Aucun.

ANNEXE No 6.

RAPPORT DE LA COMMISSION DE PILOTAGE DE LA CIRCONSCRIPTION
DE SYDNEY, CAP-BRETON, POUR L'ANNÉE TERMINÉE
LE 31 DÉCEMBRE 1891.

SYDNEY-NORD, C.-B., 28 janvier 1892.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous transmettre ci-joints les états de la commission de pilotage de Sydney pour l'année dernière, indiquant les arrivages aux différents ports de ce district, le nombre de vaisseaux qui ont payé les droits de pilotage, le montant des droits payés par les vaisseaux anglais et les vaisseaux étrangers, les capitaines munis de certificats, et les noms des différents pilotes et leur âge ; aussi les montants de recettes et de dépenses, et un état de compte de la commission de pilotage qui indique qu'une somme de \$300 a été retirée du dépôt portant intérêt.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Votre obéissant serviteur,

W. PURVES,

Secrétaire-trésorier de la commission des pilotes, Sydney-Nord.

M. Wm. SMITH,
Sous-ministre de la marine,
Ottawa.

Nom et âge de chaque pilote, pour le district de Sydney, C.-B., pour l'année 1891.

N ^o	Nom.	Age.	N ^o	Nom.	Age.
1	John Brown.....	68	17	G. Brown.....	58
2	John Curran.....	64	18	L. Connell.....	48
3	John Petrie.....	59	19	J. Carroll.....	34
4	Con. Mullins.....	59	20	D. Petrie.....	34
5	D. McGillvary.....	61	21	J. McNeil.....	38
6	W. Ratchford.....	53	22	P. Burke.....	36
7	J. Cann.....	40	23	J. Shannahan.....	39
8	J. Mullins.....	41	24	P. Young.....	38
9	T. Shannahan.....	48	25	W. Brown.....	33
10	A. Ratchford.....	47	26	T. Ratchford.....	35
11	J. Fraser.....	50	27	G. Townsend.....	42
12	J. McGillvery.....	41	28	J. B. McGillvary.....	44
13	A. McNeil.....	47	29	T. Lyng.....	48
14	H. D. McGillvery.....	64	30	J. Fraser.....	48
15	J. D. McGillvery.....	44	31	Thos. McNeil.....	30
16	J. Carroll, jun.....	39	32	J. T. Laffin.....	32

RELEVÉ des arrivages et des droits de pilotage perçus dans le district de Sydney, C.-B.,
pendant l'année 1891.

PORT DE SYDNEY.

Classification des navires.	Nom- bre.	Tonnage.	Pilotage. ^o
			\$ cts.
Vapeurs anglais	68	76,880	
do étrangers.....	4	7,986	
Voiliers anglais.....	52	6,885	
do étrangers.....	1	385	
Total.....	125	92,136	
Navires anglais.....			2,113 00
do étrangers.....			231 00
Total des droits de pilotage.....			2,344 00

PORT DES MINES INTERNATIONALES.

Vapeurs anglais	89	111,807	
do étrangers.....	9	6,965	
Voiliers anglais.....	23	2,907	
do étrangers.....	1	119	
Total.....	122	121,798	
Navires anglais.....			3,485 00
do étrangers.....			342 00
Total des droits de pilotage.....			3,827 00

PORT DES MINES DE VICTORIA.

Vapeurs anglais	54	31,934	
do étrangers.....	4	2,992	
Voiliers anglais.....	50	9,980	
do étrangers.....	4	399	
Total.....	112	45,305	
Navires anglais.....			1,252 00
do étrangers.....			408 50
Total des droits de pilotage.....			1,660 50

PORT DE SYDNEY-NORD.

Vapeurs anglais	67	60,534	
do étrangers.....	8	8,602	
Voiliers anglais.....	218	54,367	
do étrangers.....	58	32,488	
Total.....	341	155,991	
Navires anglais.....			3,987 00
do étrangers.....			1,177 50
Total des droits de pilotage.....			5,164 50

RÉCAPITULATION.

Ports.	Nombre de navires.	Tonnage.	Montant.
			\$ cts.
Sydney-Nord.....	341	155,991	5,164 50
Victoria.....	112	45,305	1,660 50
International.....	122	121,798	3,827 00
Sydney.....	125	92,136	2,344 00
Totaux.....	700	415,230	12,996 00

CAPITAINES PORTEURS DE CERTIFICATS.

Nu-méro.	Noms.	Classe.	Navires.	Montant.
				\$ cts.
1	J. P. Augur.....	Steamer.....	St. Pierre.....	20 00
2	P. Lachance.....	do.....	Polino.....	20 00
3	D. Fraser.....	do.....	Coban.....	20 00
4	J. Fraser.....	do.....	Bonavista.....	20 00
5	J. B. Barlow.....	do.....	Newfold.....	20 00
6	C. E. Ormston.....	Goëlette.....	M. Millard.....	10 00
7	J. McPhail.....	Steamer.....	Cacouna.....	20 00
8	H. W. Gould.....	do.....	Thornholm.....	20 00
9	A. Richardson.....	Goëlette.....	Cyrene.....	10 00
10	J. Farquharson.....	Steamer.....	Harlan.....	20 00
11	D. A. McDonald.....	Goëlette.....	E. Stewart.....	10 00
			Total.....	190 00

ÉTAT des recettes et des dépenses, commission de pilotage de Sydney, C.-B., 1891.

	\$ cts.	\$ cts.
RECETTES.		
Certificats et cautionnements.....	96 00	
Bateaux.....	12 00	
Capitaines porteurs de certificats.....	190 00	
Total des droits de pilotage.....	12,996 00	13,294 00
DÉPENSES.		
Pilotes payés par percepteurs.....	12,217 00	
Percepteurs.....	643 00	
Fonds de secours.....	136 00	
Loyer de bureau et combustible.....	45 00	
Dépenses de 5 commissaires.....	150 00	
Livres et impressions.....	27 17	
Télégrammes et frais de port.....	14 10	
Secrétaire et trésorier.....	100 00	
		13,332 27
Surplus des dépenses.....		38 27

ÉTAT de comptes, commission de pilotage de Sydney, C.-B., 1891.

Dr.		Av.		
		\$ cts.	\$ cts.	
10 mai...	Veuve Daley.....	20 00	31 déc... Secours perçu, 1891.....	136 00
	do Brown.....	20 00	Intérêt sur dépôt.....	16 00
	do Madore.....	20 00	Balance.....	4 20
	do Mullins.....	20 00	Retiré de dépôts.....	300 00
17 juin...	Pilote Doyle.....	50 00		
	do Mullins.....	25 00		
	Veuve McInnes.....	20 00		
19 août...	do Petrie.....	20 00		
10 nov...	do Daley.....	10 00		
	do Brown.....	20 00		
	do Mullins.....	10 00		
	do Madore.....	20 00		
4 déc....	do McInnes.....	10 00		
	do Petrie.....	10 00		
	Change.....	7 14		
	Pilotes remboursés.....	12 00		
	Surplus de dépenses.....	38 27		
	Balance de l'année dernière...	98 79		
31 déc...	Pilote Mullins.....	25 00		
		<u>456 20</u>		<u>456 20</u>
1892.				
1er janv...	Balance reportée.....	4 20	Sur dépôt.....	300 00

W. PURVES,
Secrétaire-trésorier.

SYDNEY-NORD, C.-B., 28 janvier 1892.

ANNEXE No 7.

RELEVÉ DU PILOTAGE DE LA CIRCONSCRIPTION DE SAINTE-MARIE ET LISCOMBE, DANS LE COMTÉ DE GUYSBOROUGH, PROVINCE DE LA NOUVELLE-ÉCOSSE, CANADA, POUR L'ANNÉE EXPIRÉE LE 31 DÉCEMBRE 1891.

EDWARD QUINN, pilote n° 1.

Nom du navire.	Gréement.	Port d'enregistrement.	Tonnage.	Entrée.	Sortie.	Total.
				\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.
17th of May.....	Trois-mâts-barque...	Norvège.....	465	11 00	13 00	24 00
Daisy.....	Goélette.....	Dominion.....	30	2 10	.....	2 10
J. G. C.....	do.....	do.....	40	2 80	2 80	5 60
Ravenswood.....	Trois-mâts-barque...	do.....	525	14 00	16 00	30 00
						61 70

JOHN BYRNES, pilote n° 2.

Gazelle.....	Goélette.....	Dominion.....	253	.....	9 00	9 00
Moonlight.....	do.....	do.....	33	2 31	2 31	4 62
Dominion.....	do.....	do.....	97	4 00	.....	4 00
						17 62

ALFRED McDANIEL, pilote n° 3.

Hutchen Bros.....	Trois-mâts-barque...	Dominion.....	492	.....	13 00	13 00
Gazelle.....	Goélette.....	do.....	253	7 00	.....	7 00
						20 00
Grand total.....						99 32

WILLIAM PRIDE,

Secrétaire de la commission de pilotage.

Au département de la marine,
Ottawa.

ANNEXE No 8.

RELEVÉ DU PILOTAGE DE LA CIRCONSCRIPTION DU COMTÉ DE CHARLOTTE, N.-B., POUR L'ANNÉE 1891.

SAINT-ANDRÉ, N.-B., 31 décembre 1891.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous transmettre sous ce pli le relevé du pilotage de la circonscription du comté de Charlotte, pour l'année expirée le 31 décembre 1891.

Je suis, monsieur, votre obéissant serviteur,

C. S. O. HATHEWAY,

Commissaire et secrétaire.

M. WM. SMITH,

Sous-ministre de la marine,

Ottawa.

ÉTATS DE PILOTAGE pour le district du comté de Charlotte, N.-B., pour l'année expirée le 31 décembre 1891.

Pilotes autorisés.	Age.	Résidence.	Pour quel district autorisé
Cline, Wellington.....	50 ans.	Paroisse de West Isles.....	Comté de Charlotte. /
Boyd, Joseph.....	56 do	do Campobello.....	do
Boyd, John.....	64 do	do Dufferin.....	do
Britt, Patrick.....	59 do	Ville de Saint-André.....	do

Bateaux-pilotes autorisés.

Bateau-pilote "*Frederick Taylor*," 12½ tonneaux, Joseph Boyd, patron.

MONTANT perçu par les pilotes pour l'année courante.

Nom des pilotes.	Navires britanniques.	Navires étrangers.	Total.
	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.
Cline, Wellington.....	262 00	10 00	
Boyd, Joseph.....	255 00	165 00	
Boyd, John.....	35 50	138 10	
Britt, Patrick, non en service.....			
	552 50	313 10	865 60

Recettes de la commission de pilotage.

Permis pour 1 bateau-pilote.....	\$5 00	
Règlements.....	3 00	
Permis pour 1 pilote.....	6 00	
		<u>\$14 00</u>

Dépenses.

Papeterie et frais de port.....	\$1 00	
Payé aux commissaires, St-Stephen et St-George.	4 00	
Payé au secrétaire, St-André.....	9 00	
		<u>\$14 00</u>

Tarif du pilotage.

Premier district de pilotage, à l'entrée ou à la sortie...\$2.25 par pied de tirant d'eau.

Second do do \$1.60 do

Troisième do do \$1.50 do

De ou à Campobello, 20c. par pied de moins que le tarif ci-dessus.

Quatrième district de pilotage, à l'entrée ou à la sortie, \$1 par pied de tirant d'eau.

Du 1er novembre au 1er avril, 20c. par pied en sus du tarif ci-dessus.

Au ou du port de Saint-André au terrain de déstaging, navires de 80 tonneaux et au-dessous de 300, \$2.50 chacun; 300 tonneaux et plus, \$3.

Pour conduire un navire d'un endroit de chargement ou port à un autre, en dedans de la baie de Saint-André, navires de 80 à 200 tonneaux, \$4; de 200 à 300 tonneaux, \$5; de 300 à 400 tonneaux, \$6; de plus de 400 tonneaux, \$8.

Pour conduire un navire d'un endroit de chargement en dedans de la baie de Saint-André à un port ou endroit de chargement en dehors de la dite baie et dans les limites du comté, droit de pilotage à l'entrée ou à la sortie, navires de 80 à 200 tonneaux, \$6; de 200 à 300 tonneaux, \$8; de 300 à 400 tonneaux, \$10; de 400 tonneaux et plus, \$12.

C. E. O. HATHEWAY,

Commissaire et secrétaire.

SAINTE-ANDRÉ, N.-B., 3 décembre 1891.

ANNEXE No 9.

RAPPORT DE LA COMMISSION DE PILOTAGE DE LA CIRCONSCRIPTION D'ALBERTON, POUR L'ANNÉE TERMINÉE LE 31 DÉCEMBRE 1891.

BUREAU DES COMMISSAIRES DE PILOTAGE,

ALBERTON, I.P.-E., 6 janvier 1892.

A l'hon. C. H. TUPPER,

Ministre de la marine, Ottawa.

MONSIEUR,—Ci-suit le rapport de la commission de pilotage pour une partie du comté de Prince, I.P.-E., pour l'année terminée le 31 décembre 1891.

Non du pilote.	Age.
George Wells, Alberton.....	26
Charles Gallant do	34
John W. White do	23

James Ellis, Bideford, lot 12, n'a pas fait de rapport.

Pilotes autorisés pour tout le district :—

Recettes des pilotes.

George Wells.....	\$ 58 85
Charles Gallant.....	71 60
John W. White.....	54 16
	184 61

Ces montants ont été perçus par les pilotes individuellement, et tous de vaisseaux anglais.

WM. P. REID, *président*,

T. E. BIRCH,

JOHN P. BRENNAN,

Commissaires de pilotage.

ANNEXE No 10.

RAPPORT DE LA COMMISSION DE PILOTAGE DU DISTRICT DE MIRAMICHI, N.-B., POUR L'ANNÉE TERMINÉE LE 31 DÉCEMBRE 1891.

BUREAU DE LA COMMISSION DE PILOTAGE,
NEWCASTLE, MIRAMICHI, N.-B., 10 décembre 1891.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous transmettre sous ce pli les relevés concernant le district de pilotage de Miramichi, N.-B., pour l'année expirée le 31 décembre 1891.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

R. R. CALL,
Secrétaire-trésorier.

A M. W. SMITH,
Sous-ministre de la marine,
Ottawa.

LES PILOTES de Miramichi en compte avec R. R. Call, secrétaire-trésorier.

1891.	Dt.	\$ cts.
18 juin ...	Compte de Gillespie et Saddler, réparer une goélette	5 25
18 do ..	do H. A. Muirhead do	10 44
18 do ..	do James Henderson, inspection de 4 goélettes	10 00
18 août ..	Maitre-pilote, payé pour impressions, etc.	5 00
18 sept. ..	Loyer du bureau du maitre-pilote	20 00
18 do ..	Compte de P. Howlan, construction d'un bateau	10 00
19 nov. ..	Intérêt sur argent emprunté pour payer service	25 20
19 do ..	Loyer de magasin pour seine et engins de pêche	10 00
19 do ..	Compte de W. C. Huston pour impressions	4 00
19 do ..	Cie de navigation Miramichi; prix de passage, pilotes ..	6 00
19 do ..	Alexander Martin, pension	100 00
19 do ..	2 pilotes, compte de seine	2 70
19 do ..	Papeterie, frais de port	2 47
19 do ..	Dame A. McEachran, une part dans une goélette	127 58
25 do ..	Commission de 3 pour 100 sur \$9,721.32	291 64
25 do ..	28 pilotes, \$324.68 chacun	9,091 04
	Av.	9,721 32
25 nov. ...	Droits de pilotage perçus à l'entrée	\$ 4,203 99
25 do ..	do à la sortie	4,707 83
25 do ..	do pour déplacement	473 50
25 do ..	do services supplémentaires	36 00
25 do ..	Gagné par les pilotes en dehors du pilotage	300 00
		9,721 32

R. R. CALL, *secrétaire-trésorier.*

TARIF des droits de pilotage exigibles à Miramichi, N.-B., de tous bâtiments, britanniques ou étrangers.

	\$ cts.
A l'entrée.....	2 25 par pied.
Pour tous bâtiments mus entièrement ou en partie par la vapeur, en sus du prix ci-dessus.	0 02 par tonn.
A la sortie.....	2 00 par pied.
Pour tout bâtiment prenant la mer après le 1er novembre un boni de.....	4 00
Pour le déplacement et mouillage de tout bâtiment—	
Bâtiments de pas plus de 100 tonneaux.....	1 50
do do 200 do.....	2 00
do do 300 do.....	3 00
do de plus de 300 tonneaux.....	4 00
Avec 50 pour 100 en sus de ce tarif si la distance du déplacement est de plus de 4 milles.	

NATIONALITÉ des bâtiments pilotés à l'entrée pendant l'année 1891.

Nationalité.	Nombre.	Nationalité.	Nombre.
Anglais.....	63	Allemands.....	2
Suédois et norvégiens.....	41	Français.....	2
Italiens.....	24	Espagnols.....	1
Autrichiens.....	7		
Etats-Unis.....	6	Total.....	150
Russes.....	4		

RELEVÉS du pilotage dans la circonscription de Miramichi, N.-B., pendant l'année expirée le 31 décembre 1891.

Description des bâtiments.	Nombre.	Nombre.
A l'entrée—		
Steamers anglais.....	9	
Voiliers ".....	54	
Steamers étrangers.....	2	
Voiliers ".....	85	150
A la sortie—		
Steamers anglais.....	10	
Voiliers ".....	48	
Steamers étrangers.....	2	
Voiliers ".....	85	145
Déplacements—		
Steamers anglais.....	3	
Voiliers ".....	14	
Steamers étrangers.....		
Voiliers ".....	55	72
Services supplémentaires—		
Steamers anglais.....		
Voiliers ".....	8	
Steamers étrangers.....		
Voiliers ".....	1	9
	\$	cts.
Montant total à l'entrée—		
Steamers anglais.....	431 17	
Voiliers ".....	1,331 79	
Steamers étrangers.....	71 67	
Voiliers ".....	2,369 36	4,203 99
Montant à la sortie—		
Steamers anglais.....	301 50	
Voiliers ".....	1,349 00	
Steamers étrangers.....	51 00	
Voiliers ".....	3,006 33	4,707 83
Montant total de déplacements—		
Steamers anglais.....	24 00	
Voiliers ".....	81 50	
Steamers étrangers.....		
Voiliers ".....	368 00	473 50
Montant total pour services supplémentaires—		
Steamers anglais.....		
Voiliers ".....	32 00	
Steamers étrangers.....		
Voiliers ".....	4 00	36 00

RELEVÉS du pilotage dans la circonscription de Miramichi, N.-B., pendant l'année expirée le 31 décembre 1891.

N°	Noms des pilotes.	Age.	Pour quel service.	Remarques.
2	Louis Jimmo.....	37	Sans restriction.....	
4	Angus McEachran.....	72	do	
5	Mitchell Martin.....	62	do	
6	Francis Martin.....	57	do	
7	Maxime Martin.....	46	do	
9	Angus McLean.....	58	do	
10	Alexander Wilson.....	45	do	
11	Robert J. Walls.....	40	do	
12	George Savoy.....	47	do	
13	Reuben Nowlan.....	47	do	
14	John McEachran.....	41	do	
15	Charles McLean.....	52	do	
20	Oliver Foster.....	50	do	
22	William Walls, aîné.....	37	do	
23	William Tait.....	68	do	Maitre-pilote.
26	John McCullam.....	39	do	
27	James Nowlan.....	40	do	
28	Dudley P. Walls.....	45	do	
29	George Sutton.....	40	do	
30	James A. Nowlan.....	36	do	
31	George T. Tait.....	34	do	Permis d'absence pour 1891.
32	Joseph Jimmo.....	36	do	
33	James McCullam.....	47	do	
34	Allan McEachran.....	32	do	
35	John Martin.....	32	do	
36	Asa Walls.....	32	do	
37	William Walls, jeune.....	34	do	
38	John Nowlan.....	35	do	
39	Patrick Nowlan.....	32	do	

LISTE des bateaux-pilotes munis de certificats.

N°	Nom du bateau.	Tonnage.	Capitaines.	Date du certificat.	Quand renouvelé.
11	May Queen.....	22'50	Angus McLean.....	Mai 1878.....	Mai 1891.
13	Two Brothers.....	25	John McCullam.....	do 1878.....	do 1891.
14	Empress.....	25'57	Patrick Nowlan.....	do 1878.....	do 1891.
15	Princess Louise.....	20'85	Robert J. Walls.....	do 1879.....	do 1891.

ÉTAT indiquant les dépenses annuelles faites par les pilotes au compte des bateaux-pilotes durant les cinq dernières années.

N°	Noms des goélettes.	1887.	1888.	1889.	1890.	1891.
11	May Queen.....	354 59	463 35	420 64	375 13	379 71
13	Two Brothers.....	454 77	474 36	504 90	423 60	432 39
14	Empress.....	356 08	379 71	434 38	465 93	473 48
15	Princess Louise.....	263 12	334 00	370 47	321 27	346 33
	Totaux.....	1,428 56	1,651 42	1,730 39	1,585 93	1,631 91

R. R. CALL,

Secrétaire-tresorier.

ANNEXE No 11.

**RAPPORT DE LA COMMISSION DE PILOTAGE DE BATHURST, N.-B.,
POUR L'ANNÉE EXPIRÉE LE 31 DÉCEMBRE 1891.**

Vu l'absence des commissaires, il n'y a pas eu d'assemblée à laquelle le rapport aurait pu être soumis.

EDWARD HICKSON,
Secrétaire.

ANNEXE No 12.

RAPPORT DE LA COMMISSION DE PILOTAGE DE NANAÏMO, C.-B.,
POUR L'ANNÉE TERMINÉE LE 31 DÉCEMBRE 1891.

NANAÏMO, C.-B., 15 janvier 1892.

A l'honorable
Ministre de la marine et des pêcheries.

MONSIEUR,—Je vous envoie les relevés de pilotage dressés par la commission de Nanaïmo, ainsi que l'exige l'acte de 1886, pour l'année expirée le 31 décembre 1891.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Votre obéissant serviteur,C. C. MCKENZIE,
Secrétaire intérimaire.

RELEVÉS de pilotage—(a et b) Noms et âges des pilotes, etc.

Noms.	Âges.	Service.	Observations.
John Sabiston, aîné.....	65	Havre.....	
John Sabiston, jeune.....	38	District.....	
Daniel Morrison.....	51	do.....	
James Peter Bendrodt.....	31	do.....	
Jas. Christensen.....	50	do.....	Suspendu pour 3 mois.

(c) Droits de pilotage, etc.:

Demi-pilotage.....	\$ 1 par pied.
Pilotage entier.....	2 do
do dans le golfe.....	10 par diem.
Steamers allant à l'Alaska.....	40 par mois.

(d) Montant total perçu pour droits de pilotage, distinguant les sommes reçues des navires britanniques et des navires étrangers.

Droits de pilotage perçus des navires britanniques.....	\$ 4,892 00
do do étrangers.....	18,244 00

Total des droits de pilotage..... \$23,136 00

(e) Recettes et dépenses :—

RECETTES.

Solde de 1890.....	\$ 1,158 26
Droits de pilotage pour l'année terminée le 31 décembre 1891.....	23,136 00
Certificats de pilotes.....	50 00
	<u>\$24,344 26</u>

DÉPENSES.

Payé au pilote Sabiston, aîné.....	\$ 4,454 88
Sabiston, jeune.....	4,454 88
Morrison.....	4,454 88
Bendrodt.....	4,454 88
Christensen.....	3,588 86
Commissaires.....	460 00
Trésorier.....	165 00
Secrétaire.....	165 00
Loyer.....	120 00
Dépenses imprévues.....	84 85
	<hr/>
	\$22,403 23
En caisse pour 1892.....	<hr/>
	\$ 1,941 03

E. QUESNELL,

Président.

C. C. McKENZIE,

Secrétaire intérimaire.

NANAÏMO, 5 janvier 1892.

ANNEXE No 13.

RAPPORT DE LA COMMISSION DE PILOTAGE DE YALE ET NEW- WESTWINSTER POUR L'ANNÉE TERMINÉE LE 31 DÉCEMBRE 1892.

VICTORIA, C.-B., 9 janvier 1892.

A l'honorable ministre
de la marine et des pêcheries
Ottawa.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous transmettre les comptes, les états, bilan, etc., pour l'année terminée le 31 décembre 1891, re la commission de pilotage de Yale et New-Westminster.

Vous remarquerez un nouvel item sous l'en-tête de déboursés (*i.e.*) dépenses de pilotage ; ces dépenses ont été faites de la manière suivante :—

Tous droits de pilotage gagnés sont maintenant déposés au bureau.

(1.) De ces argents, 10 pour 100 sont appliqués aux dépenses du bureau.

(2.) Les dépenses encourues pour le maintien du service de pilotage sont payés (*i.e.*), le salaire du capitaine de sloops, les gages de l'équipage de sloops, leur entretien, etc.

(3.) S'il reste un surplus, il est divisé entre les pilotes à la fin de chaque quartier.

Sous l'ancien système, les pilotes payaient tout, et maintenaient leurs propres sloops, et faisaient ce qu'ils pouvaient individuellement.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

C. GORDON JOHNSON,

Secrétaire de la commission.

ÉTAT DES RECETTES ET DÉPENSES PENDANT L'ANNÉE TERMINÉE LE 31 DÉCEMBRE 1891.

Recettes.

Solde à la banque.....	
Droits de pilotage.....	\$ 10,969 00
Permis.....	.....
Amendes.....	100 00
	\$11,069 00

Dépenses.

Payé aux pilotes.....	\$ 7,335 21
Dépenses—	
Bureau.....	\$ 887 61
Pilotage.....	2,061 79
	2,949 40
Solde à la banque.....	784 39
	\$ 11,069

Bilan pour 1891.

Fonds de réserve	\$ 1,027 00
Intérêt au 31 décembre 1891.....	37 94
Compte de commission.....	1,096 90
Amendes.....	100 00
Surplus de droits pour le trimestre finissant le 31 décembre 1891.....	475 10
	<u>\$ 2,736 94</u>
Compte des dépenses.....	\$ 887 61
Solde à la banque, dépôt spécial.....	1,064 94
do compte courant.....	784 39
	<u>\$ 2,736 94</u>

Pour 1891.

Numéro du permis.	Nom du pilote.	Age.	Service.	Observations.
1	Donald Urquhart.....	43	} Autorisé à piloter toutes espèces de navires dans les limites du district.	} Malade. Service actif. do Malade.
2	Wm. Ettershank.....	48		
3	Thos. Bebbington.....	45		
4	Geo. W. Robertson.....	40		

Les droits de pilotage actuellement en vigueur sont les mêmes que ceux qui ont été approuvés par arrêté du conseil le 20 septembre 1890.

Droits de pilotage perçus.

64 navires anglais, entrée, 91,052 tonneaux.....	\$ 2,539 00
90 do étrangers do 84,758 do	2,687 50
62 do anglais, sortie, 82,213 do	2,552 50
91 do étrangers do 82,193 do	3,190 00
	<u>\$10,969 00</u>

C. GORDON JOHNSON,

Secrétaire, C. de P. de Y. et N.-W.

VANCOUVER, C.-B., 5 janvier 1892.

ANNEXE No 14.

RAPPORT DE LA COMMISSION DE PILOTAGE DE VICTORIA, ANNÉE 1891.

VICTORIA, C.-B., 6 janvier 1892.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous transmettre les relevés de pilotage du district de Victoria et d'Esquimalt, C.-B., pour l'année expirée le 31 décembre 1891, ainsi que l'exige l'article 24, chap. 54, de l'acte 36 Victoria, et j'espère que vous les recevrez à temps pour leur publication dans le supplément de votre rapport annuel. Veuillez m'envoyer un exemplaire de ce dernier lorsqu'il sera imprimé.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

EDGAR CROW BAKER,

Secrétaire.

M. WILLIAM SMITH,
Sous-ministre de la marine,
Ottawa.

RELEVÉS de pilotage du district de Victoria et d'Esquimalt, du 1er janvier au 31 décembre 1891.

PILOTES AUTORISÉS.

N ^o	Nom.	Age.	Date de la délivrance du permis.	Ancienneté.	Observations.
1	James McIntosh...	63	23 avril 1880.....	9 janv. 1873...	Décédé 10 février 1891.
2	John Thompson...	42	23 avril 1880.....	4 déc. 1878...	Originair. pilote de la C.-B.
3	James Ramsey....	61	21 oct. 1889.....	9 juin 1889...	do do
4	William Meyer....	41	6 mai 1890.....	6 mai 1890...	A résigné pour commander le steamer "Danube" le 14 mars 1891.
5	Sam. W. Bucknam	41	6 mars 1891.....	6 mars 1891...	District de Victoria et d'Esquimalt.
6	John Newby	42	10 avril 1891.....	10 avril 1891...	do do

N.B.—La liste ci-dessus est celle des pilotes autorisés, et ce sont les seuls qui ont exercé cet état dans le district susdit.

Il n'y a pas de capitaine ni de seconds qui tiennent leurs permis de cette commission de pilotage, tous les certificats précédemment accordés ayant pris fin par le laps de temps.

Les paragraphes I, II et III, page 213 (supplément du 19^e rapport annuel), avec réductions, pages 200 et 201 (supplément du 21^e rapport annuel), s'appliquent à cette année.

Les mêmes actes et parties d'actes de la dernière année s'appliquent à 1891, et la liste des navires exemptés et les péages à Puget-Sound restent tels qu'auparavant.

RECETTES ET DÉPENSES, du 1er janvier au 31 décembre 1891.

AV.

Date.	Nature des recettes.	Montant.	Date.	Service.	Montant.
1891.		\$ cts.	1891.		\$ cts.
1er janvier au	Balance de l'an dernier	441 01	1er janvier au	Pilotes de la C. B.—Division de Puget-Sound . . .	441 01
31 décembre.	Droits de pilotage en vertu du paragraphe IV	12,054 75	31 décembre.	do	10,849 27
do	Remorqueurs américains, à pilotage à la sortie	46 56	do	do	300 00
do	suivant le livre de recettes.	52 50	do	do	40 00
do	Str "Olympian," à pilot.	700 00	do	do	345 55
do	Droits de certificat, steamers de Puget-Sound.	40 00	do	do	600 00
do	Droits d'examen, 2.	25 00	do	do	783 93
do	Droits de licence, 1.			Balance à l'avoir de la commission de pilotage . . .	
		13,359 76			13,359 76

EDGAR CROW BAKER,
Secrétaire-trésorier.

Approuvé et trouvé correct,
R. P. RITHET,
ROBERT WARD,
THOS. B. HALL. } *Commissaires.*

DROITS de pilotage perçus du 1er janvier au 31 décembre 1891.

Mois.	Anglais.	Etrangers.	Total.	Observations.
	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	
Janvier	141 00	586 75	727 75	N.B.—Ce total de \$12,054.75, ne comprend pas une somme de \$752.50 perçue sur les vapeurs de Puget-Sound, ni \$46.50 perçus de différents remorqueurs américains pour $\frac{1}{2}$ pilotage à la sortie.
Février	229 85	669 00	898 85	
Mars	116 50	691 00	807 50	
Avril	249 50	692 50	942 00	
Mai	266 35	750 10	1,016 45	
Juin	536 35	782 75	1,319 10	
Juillet	345 60	852 50	1,198 10	
Août	383 75	841 25	1,225 00	
Septembre	266 00	690 00	956 00	
Octobre	320 60	743 25	1,063 85	
Novembre	492 00	637 50	1,129 50	
Décembre	219 75	550 90	770 65	
	3,567 25	8,487 50	12,054 75	

ANNEXE No 15.

BATEAUX à vapeur inspectés pour l'année terminée le 31 décembre 1891.

DIVISION D'ONTARIO-OUEST.

Nom du vapeur.	Nombre de passagers autorisé.	Date de l'expiration du certificat.	Tonnage brut.	Droits de tonnage et honoraires d'inspection.		Observations.
		1892.		\$	cts.	
Alberta.....	500	20 mars	2,282	190	56	A hélice, passagers.
Athabasca	500	21 do	2,269	189	52	do do
Minnie Kidd.....	64	1er avril.....	18	6	44	do passagers, pas- seur.
Dolphin.....		2 do	13	6	04	do remorqueur.
Lewis Shickluna.....		3 do	16	6	28	do do
John Hunter.....		4 do	32	7	56	do rem. de drag.
Arlington.....	100	4 do	23	6	84	do passagers, pas- seur.
Manitoba.....	500	7 do	2,616	217	28	do passagers.
Rosedale.....		8 do	1,507	125	56	do fret.
Heather Bell.....		9 do	20	6	60	do remorqueur de pêche.
City of Midland	400	13 do	748	57	84	do passagers.
G. P. McIntosh.....		14 do	58	9	64	do remorqueur de pêche.
Fred. A. Hodgson.....		13 do	63	10	04	do remorqueur.
Bob. Foote.....		14 do	40	8	20	do rem. de pêche.
Ethel.....		14 do	13	6	04	do do
Welcome.....		14 do	21	6	68	do do
Grace Darling		14 do	28	7	24	do do
Manitou.....	300	15 do	497	47	76	A aubes, passagers.
Anderson.....		15 do	16	6	28	A hélice, rem. de pêche.
Rover.....		15 do	51	9	00	do do
Garnet.....		15 do	19	6	52	do do
Alert.....		17 do	47	8	76	do remorqueur
W. A. Rooth.....		17 do	52	9	16	do do
Maggie.....		18 do	37	7	96	do do
Inez.....		18 do	59	9	72	do do

BATEAUX à vapeur inspectés, etc.—Division d'Ontario-Ouest—*Suite*.

Nom du vapeur.	Nombre de passagers autorisé.	Date de l'expiration du certificat.	Tonnage brut.	Droits de tonnage et honoraires d'inspection.		Observations.
		1892.		\$	cts.	
Erin.....		17 avril	512	45	96	A hélice, fret.
Hector.....		17 do	43	8	44	do remorqueur.
Jane Armstrong		18 do	45	8	52	do do
Clinton.....		17 do	430	39	40	do fret.
S. Neelon.....		20 do	46	8	68	do remorqueur.
Wales.....		17 do	350	33	00	do fret.
Sir S. L. Tilley.....	10	20 do	1,178	102	24	do passagers et fret.
Celtic.....	60	23 do	698	63	84	do do
Lake Michigan.....		23 do	573	50	84	do fret.
Macassa.....	539	23 do	459	44	72	Hélices jumelles, pass.
Canada.....	30	23 do	644	59	52	A hélice, passagers et fret.
Northern Belle.....	250	14 do	322	49	04	do passagers.
Atlantic.....	318	14 do	683	62	64	do do
Baltic.....	307	14 do	1,324	113	92	A aubes, passagers.
Favourite.....	333	24 do	491	47	28	A hélice, passagers.
Hiawatha.....		24 do	39	8	12	do remorqueur.
Pacific.....	310	14 do	918	81	44	do passagers.
Lothair.....		22 do	413	37	96	do fret.
Saginaw.....		1er mai	357	33	56	do sauvetage.
Lurline.....		1er do	66	10	28	do yacht de plais.
City of Dresden.....	40	2 do	194	23	52	do passag. et fret.
Willie Scagel.....		2 do	22	6	76	do remorqueur.
Esperanza.....		4 do	17	6	36	do yacht de plais.
Chicora.....	872	5 do	931	32	48	A aubes, passagers.
Kathleen.....	183	4 do	391	39	28	A hélice, passagers et fret.
United Empire.....	396	6 do	1,961	164	88	do passagers.
Sovereign.....		6 do	613	54	04	do fret.
St. Magnus.....	25	8 do	853	76	24	do passag. et fret.
Union.....	130	8 do	267	29	36	A aubes, passagers, pas-
Prowett Beyer.....		9 do	10	11	60	A hélice, rem. de pêche.
Modjeska.....	720	13 do	455	44	40	Hélices jumelles, pass.
Mazeppa.....	300	12 do	146	19	65	A hélice, passagers.

BATEAUX à vapeur inspectés, etc.—Division d'Ontario-Ouest—*Suite.*

Nom du vapeur.	Nombre de passagers autorisé.	Date de l'expiration du certificat.	Tonnage brut.	Droits de tonnage et honoraires d'inspection.		Observations.
		1892.		§	cts.	
Abeona.....		13 mai	46	8	68	A hélice, yacht de plais.
Cibola.....	1,176	11 do	961	84	88	A aubes, passagers.
Mascott.....	128	15 do	49	8	92	A hélice, passagers.
John Hanlan.....	172	15 do	37	7	96	do do
Sadie.....	377	15 do	154	20	32	A aubes, passagers.
Glenrosa.....	40	12 do	63	10	04	A hélice, passagers.
Wenona.....	100	12 do	161	20	88	A aubes et à hélice, pas- sagers.
Emulator.....		19 do	25	7	00	A hélice, remorqueur.
Viola.....		26 do	68	10	44	A hélice, yacht de plais.
C. H. Merritt.....	340	20 do	122	17	68	A hélice, passagers.
Canadian.....	340	21 do	231	26	48	A aubes, passagers.
Mayflower.....	900	21 do	189	23	12	do
Primrose.....	900	21 do	189	23	12	do
Truant.....	100	21 do	23	6	84	A hélice, passagers.
Island Queen.....	100	21 do	23	6	84	do
Jessie L. McEdwards.....	116	21 do	21	6	28	do
Gertrude.....	163	21 do	76	11	08	do
Kathleen.....	200	21 do	110	16	80	do
W. M. Alderson.....	200	22 do	122	17	68	A hélices jumelles, pas- sagers.
Mocking Bird.....	46	15 oct.	38	8	04	A hélice, passagers.
Shawanaga.....		23 mai	96	12	66	A hélice, remorqueur.
Agnes.....		26 do	23	6	84	do do
Maud L.....		27 do	14	6	20	do do
A. W. Crawford.....		27 do	51	9	16	do do
J. H. Jones.....		28 do	208	21	72	A hélice, de pêche.
Mary Arnott.....		Pas de certifie.	8	5	64	do remorqueur.
P. Cress.....		28 mai	63	10	04	do fret.
Phoenix.....		29 do	37	7	96	do remorqueur.
Spray.....		29 do	15	6	20	do remorqueur.
Orillia.....	234	5 juin	135	18	80	do passagers.
Southwood.....	40	5 do	19	6	62	do do
Longford.....	40	5 do	53	9	24	do do

BATEAUX à vapeur inspectés, etc.—Division d'Ontario-Ouest—*Suite.*

Nom du vapeur.	Nombre de passagers autorisé.	Date de l'expiration du certificat.	Tonnage brut.	Droits de tonnage et honoraires d'inspection.		Observations.
				\$	cts.	
		1892.				
Gypsy.....		6 juin	20	6	60	A hélice, yacht de plais.
Comet.....		6 do	20	6	60	do remorqueur.
Imperial.....	200	9 do	245	27	60	do passagers.
Muskoka.....	40	15 do	99	12	92	do do
Nipissing.....	343	15 do	275	30	00	A aubes, passagers.
Oriole.....	40	15 do	75	11	00	A hélice, passagers.
Dauntless.....		16 do	8	5	64	do remorqueur.
Rosseau.....		16 do	53	9	24	do do
Bertha May.....		16 do	20	6	60	do do
Kenozha.....	200	17 do	191	23	28	do passagers.
Lake Joseph.....		17 do	28	7	24	do remorqueur.
Edith May.....		17 do	45	8	60	do fret.
Mink.....	40	17 do	13	6	04	do passagers.
Jennie Wilson.....		18 do	7	5	56	do remorqueur.
Ontario.....		18 do	11	5	88	do remorqueur.
Sunbeam.....		18 do	4	15	96	do yacht de plais.
Onagonah.....	25	18 do	19	6	52	do passagers.
Kate Murray.....		19 do	3	10	48	do remorqueur.
Naiad.....		19 do	29	7	32	do yacht de plais.
Eurydice.....	554	22 do	590	55	20	A aubes, passagers.
Mary A. Laughlin.....		23 do	23	6	84	A hélice, remorqueur.
Equal Rights.....		24 do	6	5	46	do remorqueur.
Bruce.....		25 do	16	6	28	do remorqueur.
Mabel.....		25 do	11	5	88	do remorqueur.
Minnehaha.....		26 do	32	7	56	do remorqueur.
Eagle.....	14	26 do	12	5	96	do passagers.
Ostella.....		Non enregistré				
Alford Morrell.....		26 juin	40	8	76	do remorqueur
Chieftain.....		Pas de certific.	40	8	20	do passagers.
Couchiching.....	do	do ..	105	13	40	do remorqueur.
Rambler.....	do	do ..	14	6	12	A hélices jumelles, remorqueur.
Brothers.....		15 juill.	18	19	20	A hélice, rem. de pêche.

BATEAUX à vapeur inspectés, etc.—Division d'Ontario-Ouest—*Suite.*

Nom du vapeur.	Nombre de passagers autorisé.	Date de l'expiration du certificat.	Tonnage brut.	Droits de tonnage et honoraires d'inspection.	Observations.
		1892.		\$ cts.	
Kakabeka		15 juillet.....	113	17 04	A hélice, fret.
Three Friends		16 do	97	12 84	do rem. de pêche
Salty Jack.....		16 do	45	8 60	do remorqueur.
Mary Ann.....		17 do	86	11 96	do do
Kate Marks		17 do	54	9 32	do do
Minota.....		Non enregistré			do do
R. Kendrick.....	40	27 juillet.....	15	6 20	do passagers.
Enterprise.....	40	30 nov. 1891.	148	19 84	Hélices jumelles, pass.
Siesta.....		27 juillet.....	3	5 24	A hélice, yacht de plaisance.
Sea Flower.....		28 do	7	5 56	A hélice, yacht de plaisance.
Lillie.....		Pas de certific.	50	9 00	A hélice, passagers.
Queen.....	20	29 juillet.....	7	5 56	do do
Minota.....		29 do	29	7 32	Yacht de plaisance.
Camilla.....			54		do do
Rival.....		6 août.....	125	15 00	A aubes, remorqueur.
Meteor.....		6 do	337	34 96	do fret.
Ann Long.....		6 do	45	8 60	A hélice, remorqueur.
Houghton.....		7 do	49	8 92	Hélices jumelles, rem.
Vixen.....		7 do	68	10 44	A hélice, remorqueur.
Delight.....		7 do	26	7 08	do do
W. J. Aikens.....		10 do	42	8 36	do do
Hattie Vinton.....		10 do	55	9 40	do do
Bertha Endress.....		10 do	32	7 56	do do
Edgar P. Sawyer.....		11 do	52	9 08	do do
Othello.....		11 do	8	12 40	do rem. de pêche
Annie Clark.....		12 do	51	9 08	do do
Clara Hickler.....		12 do	42	8 36	do remorqueur.
W. L. Davis.....		13 do	46	8 68	do do
Fred Davidson.....		25 do	43	8 46	do do
Home Rule.....		25 do	3	5 26	do do
Maud.....	29	25 do	18	6 44	do passagers.
Thomas.....		26 do	76	11 08	do fret.

BATEAUX à vapeur inspectés, pour l'année, etc.—Division d'Ontario-Ouest—*Suite.*

Nom du vapeur.	Nombre de passagers autorisé.	Date de l'expiration du certificat.	Tonnage brut.	Droits de tonnage et honoraires d'inspection.		Observations.
				\$	cts.	
		1892.				
Adrelexa.....		26 août	15	6	20	A hélice, yacht de plaisance.
Severn		26 do	44	8	52	A hélice, remorqueur.
Waubashene.....		27 do	97	12	76	do do
May Flower.....		27 do	14	6	12	do do
John William		27 do	14	6	12	do do
Eva Belle		27 do	10	5	80	do rem. de pêche
Severn Belle.....		27 do	8	5	64	do remorqueur.
H. L. Lovering.....		28 do	55	9	40	do do
Tender	22	28 do	31	7	40	do passagers.
Pocahontas.....		29 do	32	7	56	A aubes, remorqueur.
Lansdowne.....	300	29 do	1,571	133	68	do pass. de wag.
Great Western.....	300	29 do	1,080	94	40	do do
International		16 sept.....	82	11	56	A hélice, remorqueur.
Monarch	332	18 do	2,017	169	36	A hélice, passagers et fret.
Seguin	20	28 do	818	73	44	A hélice, passagers et fret.
George Douglas.....		6 oct.....	42	8	36	A hélice, remorqueur.
Fanny Arnold		8 do	73	10	84	do do
P. S. Hiesordt		8 do	45	8	60	do do
Clara		9 do	12	5	96	do rem. de pêche
Starlight		9 do	16	6	28	do remorqueur..
James Clark.....		10 do	48	8	84	do rem. de pêche
John Harrison.....		10 do	44	8	52	do remorqueur.
Frank Reed		12 do	34	7	72	do do
Uncle Jim.....		12 do	11	5	96	do do
P. M. Campbell		13 do	49	8	92	do do
Yacht Maida.....		Pas de certifo.	3	5	24	do do
Maggie May.....		14 oct.	46	8	68	do do
James Storey.....		15 do	49	8	84	no do
Mary A. Day		Pas de certifo.	45	8	60	do rem. de pêche
Port Elgin Queen.....		23 oct.	37	7	56	do do
Mascot.....		13 nov.	21	6	68	do do
Alpha.....		14 do	34	7	32	do remorqueur.

BATEAUX à vapeur inspectés, etc.—Division d'Ontario-Ouest—*Suite.*

Nom du vapeur.	Nombre de passagers autorisé.	Date de l'expiration du certificat.	Tonnage brut.	Droits de tonnage et honoraires d'inspection.		Observations.
				\$	cts.	
		1892.				
Metanora.....		29 avril.....	239	24	12	A hélice, remorqueur.
Enterprise.....		29 do.....	620	54	60	do fret.
Ocean.....	150	29 do.....	684	62	72	do passagers.
Joe Mac.....		30 do.....	44	8	44	do remorqueur.
Maggie R. Mitchell.....		30 do.....	40	8	20	do do
James Norris.....		30 do.....	50	9	00	do do
Maggie A. Bennett.....		1er mai.....	34	7	72	do do
C. W. Chamberlain.....		30 avril.....	385	35	80	do fret.
Resolute.....		4 mai.....	139	16	12	do remorqueur.
Superior.....		4 do.....	89	12	12	do do
Susan C. Doty.....		4 do.....	26	7	08	do do
Dominion.....		6 do.....	478	43	24	do fret.
Harvey Neelon.....		7 do.....	65	10	12	do remorqueur.
Ella Taylor.....		7 do.....	34	7	72	do do
Home Rule.....		7 do.....	81	11	48	do do
Electric.....		8 do.....	6	5	48	do yacht de plais.
Mizpah.....	90	8 do.....	18	6	44	do passagers.
Queen of the Isles.....	100	8 do.....	40	8	20	do do
Chicoutimi.....	278	11 do.....	110	16	80	A aubes, passagers.
Myles.....		13 do.....	1,211	101	88	A hélice, fret.
Ongiara.....	244	16 do.....	98	12	84	do passagers.
J. C. Clark.....	264	6 do.....	145	19	60	do bat.-pass., pass.
Kittie Haight.....		19 do.....	60	9	80	do remorqueur.
Despatch.....		19 do.....	33	7	64	do do
Thames.....	300	20 do.....	82	11	56	A aubes, passagers.
City of London.....	300	20 do.....	79	11	32	do do
City of Windsor.....	80	22 avril.....	511	48	78	A hélice, passagers et fret.
Maid of the Mist.....	80	22 mai.....	62	9	96	do passagers.
Greyhound.....	335	21 do.....	337	34	86	do do
Mary.....	75	25 do.....	62	9	96	do passagers et remorqueur.
City of Chatham.....	553	26 do.....	341	35	28	do passagers.
Dominion.....		26 do.....	138	16	04	do fret.

BATEAUX à vapeur inspectés, etc.—Division d'Ontario-Ouest—*Suite.*

Nom du vapeur.	Nombre de passagers autorisé.	Date de l'expiration du certificat.	Tonnage brut.	Droits de tonnage et honoraires d'inspection.	Observations.
		1892.		8 cts.	
Vick		26 mai	13	6 04	A hélice, remorqueur.
Alfred Wilson		27 do	33	7 64	do do
Rosamond		29 do	23	6 84	do yacht de plais.
Carmona	750	1er juin	980	86 40	A aubes, passagers.
Campana	300	3 do	1,679	142 32	Hélices jumelles, passagers et fret.
John Milton	200	28 mai	93	12 44	A hélice, passagers.
Ruby	40	4 juin	72	10 76	do do
Snowstorm			17	6 36	do remorqueur.
Blandina		11 juin	46	8 68	do yacht de plais.
Clark Bros.		9 do	5	5 40	do fret.
Verbena May		15 do	5	5 40	do remorqueur.
Sarah E. Day		15 do	5	5 32	do do
Clucas		17 do	28	7 32	do rem. de pêche.
A. Chambers		17 do	23	6 84	do remorqueur.
Sea Gull		17 do	19	6 52	do do
Juno		17 do	28	7 24	do do
J. W. Steinhoff	413	19 do	312	32 96	do passagers.
Lillie Smith		23 do	302	29 16	do fret.
Jessie		23 do	118	14 44	do remorqueur. /
Lottie Maud		24 do	10	5 80	do rem. de pêche.
Kingfisher		25 do	14	6 12	do do
Conservative		25 do	7	5 56	do do
Uncle John		25 do	7	5 56	do do
Nellie May		25 do	11	5 88	do do
Ida Bell		25 do	6	5 56	do do
Dan	80	3 juillet	56	9 48	do passagers.
Dixie	100	8 do	37	7 96	do do
Nautilus		10 do	9	5 72	do remorqueur.
Golden City		27 do	35	7 80	do do
Ada Alice	64	14 novembre ..	15	6 20	do passagers.
International	300	24 juin	851	76 08	H. juin., pass. de wag.
Huron	300	24 do	1,052	92 16	do do

BATEAUX à vapeur inspectés, etc.—Division d'Ontario-Ouest—*Suite.*

Nom du vapeur.	Nombre de passagers autorisé.	Date de l'expiration du certificat.	Tonnage brut.	Droits de tonnage et honoraires d'inspection.	Observations.
		1892.		\$ cts.	
Ontario.....		13 juillet.....	57	9 56	A hélice, remorqueur.
Interocean.....	40	24 juin.....	148	19 84	do passagers et fret.
Byron Terrice.....	400	15 juillet.....	268	29 44	do do
Ariadne.....		15 do.....	38	8 04	do remorqueur.
Harry Sewell.....		15 do.....	25	7 00	do do
Grace Darling.....		15 do.....	26	7 08	do do
Messenger.....		16 do.....	15	6 20	do do
Arbutus.....		16 do.....	49	8 92	do do
Sea Gull.....		16 do.....	41	8 28	do do
E. Windsor.....		17 do.....	86	11 88	do fret.
La Belle.....		Non certifié	75	11 00	do do
Euna.....		16 juillet.....	6	5 48	do remorqueur.
Energy.....		17 do.....	116	14 28	do fret.
W. S. Ireland.....		17 do.....	105	13 40	do do
City of Mt. Clemens.....		17 do.....	102	13 16	do do
Nina.....		17 do.....	11	5 88	do remorqueur.
Ripple.....		17 do.....	15	6 30	do do
Frankie.....		17 do.....	24	6 92	do fret et remorq.
Juno.....		18 do.....	210	21 80	do fret.
W. F. McRae.....		18 do.....	46	8 68	do remorqueur.
Charlton.....		20 do.....	261	25 88	do do
Maggie Mason.....	40	26 juin.....	56	9 46	do passagers.
Ivey Alderson.....	87	4 août.....	39	8 04	do do
Maid of the Mill.....		5 do.....	8	5 64	do yacht de plais.
Zeypher.....		7 do.....	19	6 52	do do
Victoria.....			3	5 25	do remorqueur.
City of Stratford.....			4	5 32	Hélices jumelles, yacht de plaisance.
Orion.....		11 août.....	591	52 28	A hélice, fret.
Florence.....	13	20 do.....	8	5 64	do passagers.
Mary Louise.....	40	20 do.....	64	10 12	do do
Excelsior.....	40	20 do.....	35	7 80	do do
Erastus Wiman.....	34	20 do.....	54	9 32	do do

BATEAUX à vapeur inspectés, etc.—Division d'Ontario-Ouest—*Fin.*

Nom du vapeur.	Nombre de passagers autorisé.	Date de l'expiration du certificat.	Tonnage brut.	Droits de tonnage et honoraires d'inspection.	Observations.
		1892.		\$ cts.	
Lady of the Lake.		Pas de certific.			A hélice, remorqueur.
Northern		21 août.	99	12 92	A aubes, remorqueur.
Ethel May		22 do	4	5 32	A hélice, yacht de plais.
Gordon Jerry		28 do	124	14 92	do fret.
Marguerite.		Pas de certific.	8	8 64	do do
Harold Gauthier		3 sept.	9	5 72	do remorq. de pêche
Gordon Gauthier.		3 do	26	7 08	do do
Walter Scott.		3 do	26	7 08	do do
Richard S. King.		Pas de certific.	58	9 64	do remorqueur.
Norcross		16 sept.	20	6 60	do do
Maggie McLean		16 do	37	50 72	do do
Copanoning		16 do	18	6 44	do do
Gertrude A. Rennie.		16 do	14	6 12	do remorq. de pêche
Douglas		18 do	5	5 40	do remorqueur.
Sweet Mary		18 do	13	6 04	do do
Saucy Jim		22 do	93	24 88	do do
Isabella		23 do	44	8 52	do do
Conqueror.		23 do	25	7 00	do do
Sonntag		1er oct.	7	5 56	do yacht de plais.
Arcadia		6 do	23	6 84	do remorq. de pêche
W. H. Siebold.		6 do	22	6 76	do do
Hiawatha.		7 do	163	20 96	do passagers.
W. M. German		9 do	28	7 24	do remorqueur.
Owen.		9 do	103	13 24	do fret.
Elgin.		15 do	16	6 28	do remorqueur.
Augusta		29 do	57	9 56	do do
Nellie Bly.		30 do	6	5 48	do remorq. de pêche
Vera.		Pas de certific.	14	6 04	do passagers.
Rescue.		26 nov.	7	5 56	do do
			15,926	1,994 44	

JOHN DODDS,

Inspecteur de bateaux à vapeur.

BATEAUX à vapeur inspectés, pour l'année expirée le 31 décembre 1891.

DIVISION D'ONTARIO-OUEST.

Nom du vapeur.	Nombre de passagers autorisé.	Date de l'expiration du certificat.	Tonnage brut.	Droits de tonnage et honoraires d'inspection.		Observations.
				\$	cts.	
		1892.				
Michigan.....	500	25 février.....	1,730	146	40	A aubes, pass. de wag.
Ontario	500	18 mars.....	1,615	137	20	do do
Frank Jackman		28 do	39	8	12	A hélice, remorqueur.
Acadia.....	125	28 do	806	72	50	do passagers et fret.
Hope	200	1er déc. 1891.....	170	21	60	do passeur.
Telegram.....	200	2 avril.....	322	33	76	do passagers.
United Lumberman.....		3 do	399	36	92	do fret.
Africa.....		1er do	482	43	56	do do
Lakeside	491	4 do	348	35	84	do passagers.
Persia.....	150	9 do	757	68	56	do do
Tecumseh		9 do	840	72	20	do fret.
W. B. Hall.....		10 do	608	53	64	do do
L. Shickluna.....		14 do	626	55	08	do do
			8,742	785	38	

O. P. ST. JOHN,
Inspecteur de bateaux à vapeur

BATEAUX à vapeur inspectés, pour l'année expirée le 31 décembre 1891.

DIVISION D'ONTARIO-OUEST.

Nom du vapeur.	Nombre de passagers autorisé.	Date de l'expiration du certificat.	Tonnage brut.	Droits de tonnage et honoraires d'inspection.	Observations.
		1892.		\$ cts.	
Onaping		24 avril	256	25 48	A hélice, remorqueur.
*Lillie		Pas de certific.			Chaudière brûlée; manque d'eau.
Luella	122	18 mai	38	8 04	A hélice, passag., pass.
*Viola		26 do	68	10 44	do yacht de plais.
			362	43 96	

* Ces navires sont aussi compris dans la liste des vapeurs inspectés par M. Jas. Johnston.

W. J. MENEILLEY,

Président du bureau d'inspection de bateaux à vapeur.

BATEAUX à vapeur non inspectés, pour l'année expirée le 31 décembre 1891.

DIVISION D'ONTARIO-OUEST.

Nom du vapeur.	Tonnage brut.	Tonnage enregistré.	Droits et honoraires	Cause de la non-inspection et classe du bateau.
			\$ cts.	
Cambia.....	937	590	.....	A aubes, passagers..
Rupert.....	512	292	.....	do do ...
Kincardine.....	199	135	.....	A hélice, fret
A. H. Jennie.....	148	108	.....	do do
Cherokee	179	121	.....	do remorqueur.
Cecebe.....	11	8	.....	do do
George Maytham.....	40	27	.....	do do
Herbert M.....	26	18	.....	do do
Marshall & Murray.....	16	11	.....	do do
Mary of Port Stanley ...	4	3	.....	do do
George Dean.....	Non enregistré.		.....	do do
Skipper.....	Non enregistré.		.....	do do
Siskiwit.....	47	37	.....	do do
Ontario.....	1,338	910	.....	do passagers..
Evangeline.....	24	16	.....	do yacht.....
Maud S.....	14	11	.....	do remorqueur
C. J. G. Munro.....	43	31	.....	A hélice, remorqueur. Arrêté avant l'expiration du précédent certificat.
Algonquin.....	1,806	1,172	149 48	A hélice, fret
Ida.....	21	6	.....	do yacht ...
Revis Belle.....	8	5	.....	do do ...
Halero.....	8	5	.....	do do ...
Rescue	20	17	.....	do do ...
Ranger.....	8	5	.....	do do ...
Startled Fawn.....	25	17	.....	do do ...
Stella.....	9	6	.....	do remorqueur. Pas de demande.
Spray of Wallaceburg ...	47	32	.....	do do
Myrtle.....	9	7	.....	do passagers...
Fanny.....	5	3	.....	do bat.de pêche
Lilly.....	22	15	.....	do remorqueur.
Sea King.....	129	87	.....	do do
Ocean Lilly.....	3	2	.....	do do
Minnie Martin.....	10	7	.....	do do

BATEAUX à vapeur non inspectés, pour l'année expirée le 31 décembre 1891—*Fin.*

DIVISION D'ONTARIO-OUEST.

Nom du vapeur.	Tonnage brut.	Tonnage enregistré.	Droits et honoraires		Cause de la non-inspection et classe du bateau.
			\$	cts.	
Butcher Boy.....	94	64	.....	.....	A hélice, remorqueur.
Edward Blake.....	13	9	.....	.....	do do ..
Rock.....	14	10	.....	.....	do bat. de pêche
Purvis.....	13	9	.....	.....	do do ..
Advance.....	72	49	.....	.....	do do ..
Henry Smyth.....	40	27	.....	.....	do do ..
Maganetawan.....	208	179	.....	.....	do remorqueur.
	6,122	4,051	149	48	

Pas de demande.

BATEAUX à vapeur inspectés pour l'année expirée le 31 décembre 1891.

DIVISION D'ONTARIO-OUEST.

Nom du vapeur.	Nombre de passagers autorisé.	Date de l'expiration du certificat.	Tonnage brut.	Droits de tonnage et honoraires d'inspection.	Observations.
		1892.		\$ cts.	
Michigan.....	500	7 avril ..	1,729 80	146 40	A aubes, passeur de wagons.
Ontario.....	500	18 mars. .	1,615 40	137 20	do
Africa.....	.....	1er avril..	482 39	43 56	A hélice, fret, tous les lacs.
United Lumberman.....	.....	3 do ..	398 91	36 92	do do
Rosedale.....	.....	13 do ..	1,506 93	125 56	do do
Hope.....	200	1er déc. 1891.	169 96	21 60	do passeur, Windsor et Détroit.
Atlantic.....	318	14 avril ..	682 63	62 64	do Collingwood et Sault Ste-Marie.
Pacific.....	310	14 do ..	918 08	81 44	do do
Northern Belle.....	250	14 do ..	322 21	49 04	do do
Tecumseh.....	.....	9 do ..	839 67	72 20	do tous les lacs.
W. B. Hall.....	.....	10 do ..	657 70	53 64	do do
Clinton.....	.....	17 do ..	430 00	39 40	do do
Niagara.....	.....	18 do ..	468 00	42 44	do do
Erin.....	.....	17 do ..	512 22	45 96	do do
Wales.....	.....	17 do ..	350 01	33 00	do do
Sir S. L. Tilley.....	10	18 do ..	1,177 77	102 24	do do
Lakeside.....	491	9 do ..	348 24	35 84	do Toronto et Ste-Catherine.
Persia.....	150	18 do ..	756 64	68 56	do tous les lacs.
City of Windsor.....	80	22 do ..	510 52	48 88	do Windsor et en partie sur le lac Huron.
Lothair.....	.....	22 do ..	412 92	37 96	do tous les lacs.
Lake Michigan.....	.....	23 do ..	573 28	50 89	do do
Celtic.....	60	23 do ..	698 04	63 84	do do
Macassa.....	539	23 do ..	459 06	44 72	do Toronto et Hamilton.
Acadia.....	125	23 do ..	806 36	72 50	do Montréal et Chicago.
Athabasca.....	500	27 do ..	2,268 63	189 52	do Owen-Sound et Pt-Arthur.
Alberta.....	500	27 do ..	2,282 14	190 56	do do
Manitoba.....	500	28 do ..	2,615 85	217 28	do do
Algonquin.....	.....	28 do ..	1,805 61	149 48	do tous les lacs.
Favorite.....	333	28 do ..	491 33	47 28	do Meaford et baie Georgienne
Ocean.....	150	29 do ..	683 72	62 72	do Hamilton et Montréal.
C. W. Chamberlain.....	.....	30 do ..	384 93	35 80	do Penetanguishene et baie Georgienne.

BATEAUX à vapeur inspecté pour l'année, etc.—Division d'Ontario-Ouest—*Suite.*

Nom du vapeur.	Nombre de passagers autorisé.	Date de l'expiration du certificat.	Tonnage brut.	Droits de tonnage et honoraires d'inspection.	Observations.
		1892.		\$ cts.	
Baltic	307	14 avril ..	1,323·77	113 92	A aubes, Owen-Sound et Sault Ste-Marie.
Canada	30	1er mai ..	644·45	59 52	A hélice, tous les lacs.
L. Shickluna.....	2	do ..	625·81	55 08	do do
Kathleen.....	183	4 do ..	391·43	39 28	do Killarney et Web-Wood.
United Empire.....	396	6 do ..	1,960·65	164 88	do Sarnia et Duluth.
J. C. Clark.....	264	6 do ..	145·23	19 66	do passeur, Sarnia et Port-Huron.
Sovereign.....	6	do ..	612·72	54 04	do tous les lacs.
Union.....	130	8 do ..	266·96	29 36	A aubes, Fort-Erié et Black-Rock.
Dominion.....	8	do ..	478·13	43 24	A hélice, tous les lacs.
St. Magnus.....	25	9 do ..	852·55	76 24	do do
Chicora.....	872	11 do ..	930·50	82 48	A aubes, Toronto et Niagara.
Cibola.....	1,176	11 do ..	961·47	84 88	do do
Winonah.....	100	12 do ..	160·60	20 88	do et à hélice.
Glenrosa.....	40	12 do ..	63·18	10 04	A hélice, Burk's-Falls.
Myles.....	13	do ..	1,210·63	101 88	do tous les lacs.
Enterprise.....	14	do ..	620·42	54 60	do do
Manitou.....	300	15 do ..	497·11	47 76	A aubes, Midland et Parry-Sound.
Ongiara.....	244	16 do ..	97·77	23 52	A hélice, rivière Niagara.
City of Dresden.....	40	19 do ..	193·87	12 84	do lac Erié.
Telegram.....	200	19 do ..	320·59	33 76	do do
Thames.....	300	20 do ..	81·72	11 56	A aubes, London et Sprey-Bank.
City of London.....	300	20 do ..	76·85	11 32	do do
Mazeppa.....	300	20 do ..	145·59	19 68	A hélice, baie Burlington.
Modjeska.....	720	20 do ..	454·98	44 40	do do
Greyhound.....	335	21 do ..	337·03	34 96	do do
Mizpah.....	90	21 do ..	18 05	6 44	do baie de Toronto.
John Hanlan.....	172	22 do ..	36·96	7 96	do do
Canadian.....	340	22 do ..	230·51	26 48	A aubes do
Mascotte.....	128	22 do ..	48·94	8 92	A hélice do
Sadie.....	377	22 do ..	154·18	20 32	A aubes do
Luella.....	122	22 mai ..	37·83	8 04	A hélice, baie de Toronto.
C. H. Merritt.....	340	23 do ..	121·58	17 68	do Victoria-Park.

BATEAUX à vapeur inspectés, etc.—Division d'Ontario-Ouest—*Suite.*

Nom du vapeur.	Nombre de passagers autorisé.	Date de l'expiration du certificat.	Tonnage brut.	Droits de tonnage et honoraires d'inspection.	Observations.
		1892.		\$ cts.	
Gertrude	163	23 mai ..	75·54	11 08	A hélice, baie de Toronto.
Kathleen..	200	23 do ..	109·82	16 80	do do
Truant.....	100	23 do ..	23·31	6 84	do do
Arlington	100	23 do ..	23·37	6 84	do do
Island Queen	100	23 do ..	23·31	6 84	do do
J. S. McEdwards...	116	23 do ..	21·40	6 68	do do
Chicoutimi	278	25 do ..	110·47	16 80	A aubes, Victoria Park.
Joe Milton	200	28 do ..	93·30	12 44	A hélice, Port-Stanley et lac Erié.
Campana	300.	3 juin ..	1,678·79	142 32	do tous les lacs.
Minnie Kidd	64	4 do ..	17·60	6 44	do baie de Toronto.
Southwood	40	5 do ..	18·78	6 62	do lac Couchiching.
Orillia.....	234	6 do ..	134·51	18 80	do do Simcoe.
Longford	40	5 do ..	53·29	9 24	do do do
Carmona	750	6 do ..	976·93	86 40	A aubes, Toronto et Grimsby.
Imperial.....	200	10 do ..	245·10	27 60	A hélice, Meaford et Wiarton.
Maid of the Mist...	80	13 do ..	61·97	9 96	do rivière Niagara.
W. M. Alderson....	200	16 do ..	121·09	17 68	do Port-Dover et lac Erié.
Kenozha...	200	17 do ..	191·53	23 28	do lacs Muskoka.
Mink	40	18 do ..	13·32	6 04	do do
Onaganoh	25	18 do ..	18·73	6 52	do do
Edith May.....	40	18 do ..	44·88	8 60	do do
Oriole.....	40	19 do ..	74·79	11 00	do do
Muskoka	40	20 do ..	98·98	12 92	do do
Nipissing.....	343	20 do ..	275·45	30 00	do do
Eurydice...	554	22 do ..	589·89	55 20	A aubes, Toronto et Wilson
J. W. Steinhoff....	413	22 do ..	311·80	32 96	A hélice, lac Ontario.
Lillie Smith..... .....	.....	23 do ..	302·31	29 16	do tous les lacs.
City of Chatham....	553	24 do ..	340·54	35 28	do Chatham et Windsor.
Interocean.....	40	24 do ..	147·83	19 84	do Wallaceburg et Sarnia
International	300	24 do ..	850·92	76 08	do passeur de wagons.
Huron.....	500	24 do ..	1,052·41	92 16	do do
Maggie Mason.....	40	26 do ..	55·77	9 46	do baie de Burlington.

BATEAUX à vapeur inspectés, etc.—Division d'Ontario-Ouest—*Suite.*

Nom du vapeur.	Nombre de passagers autorisé.	Date de l'expiration du certificat.	Tonnage brut.	Droits de tonnage et honoraires d'inspection.		Observations.
		1892.		\$	cts.	
Eagle	14	1 juill. . .	12·36	5	96	A hélice, à Parry-Sound.
City of Midland.	400	1 do . . .	748·41	67	84	do Collingwood et baie Georgienne.
Equal Rights.			5·73	5	40	do pas de certificat.
Dan	80	6 juill. . .	56·08	9	48	do Toronto et les Parks.
Dixie	100	8 do . . .	39·72	7	96	do île Novie et rivière Noire.
Mocking Bird.	40	12 do . . .	38·02	8	04	do baie du Tonnerre.
Chieftain		Pas de certificat.	40·00	8	20	do Portage-du-Rat, pas de certificat.
Kennina		do . . .	41·86	8	36	do équipement insuffisant.
Shamrock		do . . .	79·84	11	40	do do
Winnipeg.		do . . .	25·22	7	00	do do
Kakabaka		do . . .	112·67	17	04	do baie du Tonnerre.
May Flower.	900	20 juill. . .	189·40	23	12	A aubes, de Toronto.
Juno		29 do . . .	209·50	21	80	A hélice, tous les lacs.
Ruby		30 do . . .	72·22	10	76	do Port-Stanley.
Lillie	40	31 do . . .	49·53	9	00	do Barrie et Big Bay Point.
Queen	20	31 do . . .	6·63	5	56	do sur le lac Simcoe.
Mary	75	4 août . . .	61·52	9	96	do
Nautilus		4 do . . .	8·65	5	72	do équipement insuffisant.
Orion		11 do . . .	590·99	52	28	do tous les lacs.
Ivey Alderson.	87	12 do . . .	38·67	8	04	do baie de la Longue-Pointe.
Ada Alice	64	14 do . . .	15·43	6	20	do baie de Toronto.
Florence	13	20 do . . .	8·42	5	64	do les lacs Muskoka.
Mary Louise.	40	20 do . . .	63·62	10	12	do do
Excelsior	40	20 do . . .	34·62	7	80	do do
Erastus Wiman	34	20 do . . .	53·53	9	32	do do
Meteor		28 do . . .	180·72	34	96	A aubes, tous les lacs.
Lansdowne.	300	29 do . . .	1,570·90	133	68	do passeur de wagons.
Great Western	300	29 do . . .	1,080·33	94	40	do do
Enterprise	289	30 nov. . .	148·19	19	84	A hélice, lac Simcoe.
R. Kendrick	40	9 sept. . .	14·96	6	20	do do
Primrose	900	8 do . . .	189·40	23	12	A aubes, baie de Toronto.
Monarch	332	18 do . . .	2,017·41	169	38	A hélice, Sarnia et Duluth.

BATEAUX à vapeur inspectés, etc.—Division d'Ontario-Ouest—*Suite.*

Nom du vapeur.	Nombre de passagers autorisé.	Date de l'expiration du certificat.	Tonnage brut.	Droits de tonnage et honoraires d'inspection.	Observations.
		1892.		\$ cts.	
Seguin	20	28 sept....	818·07	73 44	A hélice, tous les lacs.
J. H. Jones.....			208·42	21 72	do baie Georgienne.
Hiawatha	300	14 oct.	162·62	20 96	do passeur à Sarnia.
Fender.....	22	30 do ..	30·50	7 40	do baie Georgienne.
Maud	29	30 do ..	18·26	6 46	do do
Vera.....			13·52	6 04	do baie Rondeau.
Rescue.....	20	26 nov....	7·23	5 56	do sur la baie de Toronto.

THOS. HARBOTTLE,

Inspecteur des coques.

BATEAUX à vapeur non inspectés, pour l'année expirée le 31 décembre 1891.

DIVISION D'ONTARIO-OUEST.

Nom du vapeur.	Tonnage brut.	Tonnage enregistré.	Droits et honoraires	Observations.
				Cause de la non-inspection et classe du bateau.
Rupert.....	511·97	292·48	.....	Non employé.
Kincardine.....	198·67	135·10	.....	do
Ontario.....	1,103·91	750·95	.....	do
Myrtle.....	9·40	7·45	.....	do
Cambria.....	937·26	637·34	.....	do

THOS. HARBOTTLE,

Inspecteur des coques.

BATEAUX à vapeur non inspectés, pour l'année expirée le 31 décembre 1891.

DIVISION D'ONTARIO-EST.

Nom du vapeur.	Nombre de passagers autorisé.	Date de l'expiration du certificat.	Tonnage brut.	Droits de tonnage et honoraires d'inspection.		Observations.
		1892.		\$	cts.	
Pierrepont.....	415	1er avril....	251·98	28	16	A aubes, passagers.
Maud.....	390	1er do....	292·81	31	44	do do
Hero.....	475	2 do....	342·12	45	36	do do
Traveller.....		18 do....	207·52	21	64	do remorqueur.
John A. Macdonald.....		4 do....	273·00	26	84	do do
D. K. Van Allen.....		8 do....	317·95	30	44	A hélice, fret.
Scotia.....		11 do....	458·33	41	64	do do
D. D. Calvin.....		13 do....	749·53	65	00	do do
William Johnston.....		13 do....	80·65	11	48	do remorqueur.
Reliance.....	25	14 do....	239·14	27	12	Hélices jumelles, fret et passagers.
Resolute.....	25	14 do....	371·86	37	76	do do
Ella Ross.....	300	15 do....	324·88	34	00	A aubes, passagers.
Nile.....		15 do....	96·30	12	68	A hélice, fret.
Nora.....	35	15 do....	28·13	7	24	do passagers.
Emma Munson.....		16 do....	32·63	7	64	do remorqueur.
Rescue.....		16 do....	52·29	9	16	do do
Armenia.....	275	17 do....	109·99	16	80	do passagers.
Deseronto.....	85	17 do....	67·91	10	44	do do
Armenia.....		17 do....	642·67	56	44	do fret.
Chieftain.....		18 do....	434·68	39	80	A aubes, remorqueur.
Niagara.....		18 do....	468·00	42	44	A hélice, fret.
James A. Walker.....		23 do....	183·58	19	72	do remorqueur.
David G. Thomson.....		23 do....	185·05	19	80	A double hélice, remorqueur.
Glengarry.....	10	23 do....	494·83	47	60	A hélice, fret et passagers.
Jessie Hall.....		23 do....	56·54	9	56	do remorqueur.
Glide.....		23 do....	77·90	11	24	do do
Alexandria.....	450	24 do....	863·15	77	04	A aubes, passagers.
Empress of India.....	680	24 do....	579·05	54	32	do do
Rideau Belle.....	50	30 do....	130·59	18	48	A hélice do
Hiram A. Calvin.....		1er mai....	300·00	29	00	A aubes, remorqueur.
Princess Louise.....	240	5 do....	114·88	17	20	A hélice, passagers.

BATEAUX à vapeur inspectés, etc.—Division d'Ontario-Est—*Suite.*

Nom du vapeur.	Nombre de passagers autorisé.	Date de l'expiration du certificat.	Tonnage brut.	Droits de tonnage et honoraires d'inspection.		Observations.
				\$	cts.	
		1892.				
Olivia Gordon		7 mai	36·07	7	88	A hélice, remorqueur.
H. F. Bronson		11 do	137·12	15	96	A hélices jumelles, remorqueur
Active		11 do	345·88	32	68	A hélice, remorqueur.
Lorelie	100	11 do	44·29	8	52	do passagers.
Myra		12 do	73·21	10	84	do remorqueur.
Mona		13 do	24·87	7	00	do do
Sandy		14 do	29·57	7	32	do do
H. C. Curtis		14 do	36·19	7	88	do do
A. B. Cook		14 do	34·17	7	72	do do
Geraldine		15 do	17·90	6	44	do yacht.
John Haggart	250	18 do	201·60	24	16	do passagers.
Col. By		19 do	9·31	5	72	do remorqueur.
Sunbeam	200	21 do	111·89	16	96	A aubes, passagers.
Golden City	175	21 do	68·02	10	45	A hélice do
Mary Ellen	130	22 do	44·50	8	60	do do
Undine		22 do	13·81	6	12	do remorqueur.
Lily		23 do	16·01	6	28	do do
Edmond		25 do	39·10	8	12	do do
Reindeer	165	26 do	58·29	9	64	do passagers.
Varuna	225	26 do	134·04	18	72	do do
Spartan	375	27 do	1,168·92	101	52	A aubes do
Eliza Bonar		29 do	25·68	7	08	A ubes, remorqueur.
Nellie Cuthbert	100	29 do	59·03	9	72	do passagers.
Annie Gilbert	35	30 do	19·00	6	60	do do
D. P. Dey		P. de certifi. 1891.	11·26	5	88	do remorqueur.
Saxon		15 sept. 1892.	180·90	19	48	do fret.
Ranger		2 juin	13·83	6	12	do remorqueur.
Titania		3 do 1891.	16·83	6	36	do yacht.
Maggie May		30 déc.	29·03	7	32	do fret.
Khartoum		30 do 1892.	62·71	10	04	do do
Kherenow		4 juin	47·78	8	84	do yacht.
Thistle		3 mai	36·02	7	88	do remorqueur de pêche.

BATEAUX à vapeur inspectés, etc.—Division d'Ontario-Est—*Suite.*

Nom du vapeur.	Nombre de passagers autorisé.	Date de l'expiration du certificat.	Tonnage brut.	Droits de tonnage et honoraires d'inspection.		Observations.
				\$	cts.	
		1892.				
Nellie.....	25	5 juin.....	6·82	5 56		A hélice, passagers.
Corsican.....	400	6 do.....	1203·24	104 24		A aubes do
North King.....	525	9 do.....	872·95	77 84		do do
Robert Anglin.....		10 do.....	97·18	12 76		A hélice, fret.
Freemason.....		23 mai.....	104·82	13 40		do do
Antelope.....	40	13 juin.....	19·59	6 60		do passagers.
Pomona.....		18 do.....	4·88	5 40		do yacht.
Echo.....		18 do.....	6·06	5 48		do do
Corella.....		18 do.....	3·81	5 32		do do
Zeila.....		19 do.....	3·40	5 24		do do
Island Queen.....	300	19 do.....	98·09	12 84		do passagers.
Spray.....		Pas de certificat.	4·19	5 32		do yacht.
Ingomar.....		20 juin.....	18·21	6 44		do do
Dream.....		22 do.....	12·16	5 96		do do
City of Belleville.....	250	20 do.....	101·17	16 08		do passagers.
Triton.....	25	23 do.....	11·11	5 88		do do
Fearless.....	50	24 do.....	46·38	8 68		do do
Dorothy.....		24 do.....	10·09	5 80		do yacht.
South Eastern.....	700	25 do.....	395·31	39 60		A hélices jumelles, passagers.
Transit.....	450	Pas de certificat.	140·81	19 20		do do
Caribou.....	250	26 juin.....	144·19	19 52		A hélice, passagers.
Umbria.....		27 do.....	42·98	8 44		do remorq.
Crandella.....	400	30 do.....	266·20	39 28		A aubes, passagers.
Siesta.....	40	2 juill.....	14·96	6 20		A hélice do
Naiad.....		3 do.....	17·55	6 44		do yacht.
C. F. Dunbar.....		6 do.....	32·86	7 64		do remorq.
Vega.....		14 do.....	6·96	5 56		do yacht.
Beaver.....	75	17 do.....	18·00	6 44		do passagers.
Daisy.....	60	17 do.....	7·20	5 56		do do
Pearl.....	16	18 do.....	7·70	5 64		do do
Sunbeam.....		18 juill.....	13·43	6 08		A hélice, remorq.
Alice Ethel.....	175	20 do.....	71·75	10 76		A aubes, passagers.

BATEAUX à vapeur inspectés, etc.—Division d'Ontario-Est—*Suite.*

Nom du vapeur.	Nombre de passagers autorisé.	Date de l'expiration du certificat.	Tonnage brut.	Droits de tonnage et honoraires d'inspection.	Observations.
		1892.		\$ cts.	
Dominion.....		21 juillet ...	45·88	8 68	A aubes, remorqueur.
Eva.....		21 do ...	33·60	7 72	A hélice do
Waterwitch.....	20	22 do ...	9·20	5 72	do passagers.
Myrtle.....		22 do ...	27·46	7 16	A aubes, remorqueur.
Zetta Bruce.....	25	23 do ...	8·75	5 72	A hélice, passagers.
Stranger.....		23 do ...	28·00	7 24	do remorqueur.
Mary Louise.....	40	24 do ...	10·00	5 80	do passagers.
Express.....		24 do ...	3·90	5 32	do remorqueur.
Dawn.....	40	25 do ...	20·20	6 60	do passagers.
Esturion.....	325	27 do ...	118·36	17 44	A aubes do
Maple Leaf.....	70	27 do ...	26·08	7 08	A hélice do
Beaubocage.....	150	28 do ...	129·00	18 32	A aubes do
Bella Fair.....		29 do ...	6·60	5 56	A hélice, remorqueur.
St. Julian.....		7 août. ...	19·92	6 60	do yacht.
		1891.			
Marquis of Lorne.....		30 déc. ...	20·19	6 60	do do
		1892.			
Sarah Daly.....		18 août. ...	24·61	7 00	do remorqueur.
Albert Wright.....		19 do ...	29·00	7 32	do do
Grenada.....	175	19 do ...	57·00	9 56	do passagers.
Ivy.....		Pas de certificat.	7·43	5 56	do do
Princess Louise.....	100	19 août. ...	26·36	7 08	do do
Gilbert.....		20 do ...	40·83	8 28	do remorqueur.
Alert.....	40	21 do.....	49·83	9 00	do passagers.
Alaska.....	100	21 do.....	48·74	8 92	do do
Enterprise.....		26 do ...	60·38	9 80	A aubes, remorqueur.
Elsie Ross.....		27 do ...	9·83	5 80	A hélice yacht.
Mayflower.....		26 do ...	4·20	5 32	do remorqueur.
Tropic.....	35	28 do ...	8·86	5 72	do passagers.
Bluebell.....		29 do ...	11·97	5 80	do fret.
Outlet Queen.....		1er sept. ...	18·45	6 44	do remorqueur de pêche.
Ventura.....		1er do ...	6·77	5 56	do yacht.

BATEAUX à vapeur, etc.—Division d'Ontario-Est—*Fin.*

Nom du vapeur.	Nombre de passagers autorisé.	Date de l'expiration du certificat.	Tonnage brut.	Droits de tonnage et honoraires d'inspection.		Observations.
				\$	cts.	
		1892.				
Bertha		2 sept.	17 64	6 44		A hélice, yacht.
Daisy.....		15 do	4 89	5 40		do do
Prince Edward.....		16 do	18 22	6 44		Roue centrale, passeur.
Golden Eye.....	171	18 juillet ..	287 60	31 04		A aubes, passagers.
Ometa		Pas de cert. 1891.	18 68	6 52		A hélice, yacht.
Alberta.....		30 déc.	68 00	10 44		Roue centrale, fret.
Water Lily.....		1892. 26 mai	95 09	13 80		A hélice, fret.
Total.....			17200 34	2,115 33		

EDWARD ADAMS,
Inspecteur de bateaux à vapeur.

BATEAUX à vapeur non inspectés, pour l'année expirée le 31 décembre 1891.

DIVISION D'ONTARIO-EST.

Nom du vapeur.	Tonnage brut.	Tonnage enregistré.	Droits et honoraires		Observations. Cause de la non-inspection et classe du bateau.
			\$	cts.	
Anna.....	7 89	6 49			Non employé ; à hélice, remorqueur
Utica.....	52 00	39 00			do do passagers.
Pioneer.....	28 07	19 09			do do do
Mary Ellen.....	81 20	51 16			do à aubes, remorqueur.
Anglo-Saxon.....	69 01	43 41			do do
Mary Ethel.. ..	98 61	56 13			do roue centrale, bat.-pas.
Water Lily.....	4 00	4 00			do à aubes, remorqueur.
Belle Amelia.....	3 80	2 60			do do do
	334 58	221 88			

EDWARD ADAMS,
Inspecteur de bateaux à vapeur.

BATEAUX à vapeur inspectés, pour l'année expirée le 31 décembre 1891.

DIVISION D'ONTARIO-EST.

Nom du vapeur.	Nombre de passagers autorisé.	Date de l'expiration du certificat.	Tonnage brut.	Droits de tonnage et honoraires d'inspection.		Observations.
		1892.		\$	cts.	
Pierrepont.....	415	1er avril ..	251·98	28	16	A-aubes, passagers.
D. R. Vanallen.....	8	do ..	317·95	30	44	A hélice, fret.
D. D. Calvin... ..	13	do .	749·53	65	00	do do
Reliance.....	25	14 do ..	239·14	27	12	Hélices jumelles, passagers.
Resolute.....	25	14 do ..	371·86	37	76	do do
Maud.....	390	1er do ..	292·81	31	44	A aubes do
Hero.....	475	2 do ..	342·12	35	36	do do
Armenia.....	17	do ..	642·67	56	44	A hélice, fret.
Scotia.....	11	do ..	458·33	41	64	do do
Armenia.....	275	17 do ..	109·99	16	80	do passagers.
Deseronto.....	85	17 do ..	67·91	10	44	do do
Ella Ross.....	300	15 do ..	324·88	34	00	A aubes, do
Alexandria.....	450	24 do ..	863·15	77	04	do do
Glengarry.....	10	23 do ..	494·83	47	60	A hélice, do
Empress of India....	680	24 do ..	579·05	54	32	A aubes, do
Rideau Belle.....	50	30 do ..	130·59	18	48	A hélice, do
Princess Louise.....	240	5 mai	114·88	17	20	do do
John Haggart.....	250	18 do	201·60	24	16	do do
Sunbeam.....	200	21 do	111·89	16	96	A aubes, do
Golden City.....	175	21 do ..	68·02	10	45	A hélice, do
Mary Ellen.....	130	22 do ..	44·50	8	60	do do
Undine.....	.....	Non délivré.	13·81	6	12	do grément incomplet.
Reindeer.....	165	26 mai	58·29	9	64	do passagers.
Varuna.....	225	26 do	134·04	18	72	do do
Spartan.....	375	27 do	1,168·92	101	52	A aubes, do
Queen of the Isles...	100	15 do	40·22	8	20	A hélice, do
Nellie Cuthbert.....	100	29 do	59·03	9	72	do do
Annie Gilbert.....	30	30 do	19·00	6	00	do do
Saxon.....	.....	15 septembre 1891.	180·90	19	48	do fret.
Nellie.....	25	5 juin ...	6·82	5	56	do passagers.
Corsican.....	400	6 do	1203·24	104	24	A aubes, do

BATEAUX à vapeur inspectés, etc.—Division d'Ontario-Est—*Suite.*

Nom du vapeur.	Nombre de passagers autorisé.	Date de l'expiration du certificat.	Tonnage brut.	Droits de tonnage et honoraires d'inspection.		Observations.
				\$	cts.	
		1892.				
North King.....	525	9 juin	872·95	77	84	A aubes, passagers.
Antelope.....	40	13 do	19·59	6	60	A hélice, do
Island Queen.....	300	19 do	98·09	12	84	do do
City of Belleville....	250	20 do	101·17	16	08	do do
Triton.....	25	23 do	11·11	5	88	do do
Fearless.....	50	24 do	46·38	8	68	do do
Southeastern.....	700	25 do	395·31	39	60	Hélices jumelles, passeur de wagons.
Transit.....	450	Non délivré.	140·81	19	20	do en réparations.
Caribou.....	250	26 juin	144·19	19	52	A hélice, passagers.
Crandella.....	400	30 do	266·20	29	28	A aubes do
Siesta.....	40	2 juillet....	14·96	6	20	A hélice do
Lorelei.....	100	11 mai	44·29	8	52	do do
Beaver.....	75	17 juillet....	18·00	6	44	do do
Daisy.....	60	17 do	7·20	5	56	do do
Pearl.....	16	18 do	7·70	5	64	do do
Jumbo.....	100	18 do	13·40	1	06	A hélice do
Rice Lake.....	230	18 do	44·41	3	55	do do
Ark.....	192	18 do	48·20	3	84	do do
Byron Terice.....	400	15 do	268·04	29	44	A aubes do
Lindsay.....	575	22 do	75·00	6	00	Chalan do
Paragon.....	400	23 do	71·00	5	68	do do
Zetta Bruce.....	25	23 do	7·75	5	72	A hélice do
Alice Ethel.....	175	20 do	71·75	10	76	A aubes do
Water Witch.....	20	22 do	9·20	5	72	A hélice do
Mary Louise.....	40	24 do	10·00	5	80	do do
Luella.....	90	25 do	20·00	1	60	Chalan do
Consort.....	110	25 do	16·20	1	28	do do
Dawn.....	40	25 do	20·20	6	60	A hélice do
Chemong.....	400	27 do	103·23	8	24	Barge do
Poloma.....	700	28 do	121·50	9	76	do do
Esturion.....	325	27 do	118·36	17	44	A aubes do
Beaubocage.....	150	28 do	129·00	18	32	do do

BATEAUX à vapeur inspectés, etc.—Division d'Ontario-Est—*Suite.*

Nom du vapeur.	Nombre de passagers autorisé.	Date de l'expiration du certificat.	Tonnage brut.	Droits de tonnage et honoraires d'inspection.		Observations.
				\$	cts.	
		1892.				
Maple Leaf.....	70	27 juill	26·08	7	08	A hélice ; passagers.
Princess Louise.....	100	19 août	26·36	7	08	do do
Grenada.....	175	19 do	57·00	9	56	do do
Ivy		Non délivré.	7·43	5	56	do pas de patron autorisé.
Alaska	100	21 août	48·74	8	92	do passagers.
Alert	40	21 do	49·83	9	00	do do
Billow	175	26 do	40·00	3	20	Chalan do
Tropic.....	35	28 do	8·86	5	72	A hélice do
Nora.....	35	15 avril	28·13	7	24	do do
Rescue		Non délivré.	52·29	9	16	do grément incomplet.
Prince Edward	B.-pass.	16 sept.....	18·22	6	44	Roue centrale ; bateau-passeur.
Golden Eye.....	171	18 juill	287·60	31	04	A aubes ; passagers.
City of Peterboro'...	385	20 do	49·50	3	96	Chalan do
Otonabee.....	200	20 do	49·00	3	92	do do
Total			13747·18	1,505	78	

THOMAS DONNELLY,

Inspecteur de bateaux à vapeur.

BATEAUX à vapeur non inspectés, pour l'année terminée le 31 décembre 1891.

DIVISION D'ONTARIO-EST.

Nom du vapeur.	Tonnage brut.	Tonnage enregistré.	Droits et honoraires	Observations.
				Cause de la non-inspection et classe du bateau.
Utica.....	52·00	39·00	Aucun....	Non employé, passagers.
Pioneer.....	28·07	19·09	do	do do
Mary Ethel.	98·61	56·13	do ...	do roue centrale, bat.-pas.
Total	178·68	114·22		

THOMAS DONNELLY,

Inspection de bateaux à vapeur, division d'Ontario-Est.

BATEAUX à vapeur inspectés, pour l'année terminée le 31 décembre 1891.

DIVISION DE MONTRÉAL

Nom du vapeur.	Nombre de passagers autorisé.	Date de l'expiration du certificat.	Tonnage brut.	Droits de tonnage et honoraires d'inspection.		Observations.
				\$	cts.	
		1892.				
Welshman.....	Equip..	25 avril....	143	16 44		A hélice, fret.
Longueuil.....	850	27 do	365	37 20		Bateau-passeur, vapeur; à aubes.
Charlotte.....	Equip..	27 do	59	9 72		A hélice; remorqueur.
Union.....	40	28 do	75	11 00		do passagers.
Ottawa.....	200	28 do ...	116	17 28		A aubes do
H. F. Bronson....	Equip..	28 do	72	10 76		A hélice; remorqueur.
Dauntless.....	do ...	28 do	342	32 36		A aubes do
H. Robinson.....	do ...	28 do ...	61	9 88		A hélice do
Pattie.....	do ...	29 do	272	26 76		A aubes do
J. L. Murphy.....	do ...	30 do	173	18 84		A hélice do
G. H. Pesley.....	do ...	30 do	102	13 16		do do
Pembroke.....	do ...	30 do	162	17 96		A aubes do
Albert.....	do ...	1er mai....	217	22 36		do do
Monitor.....	do ...	1 do	333	32 64		do do
G. B. Pattee.....	do ...	1 do	30	7 40		A hélice do
E. Davis.....	25	1 do	37	7 96		do passagers.
Janet Craig.....	50	2 do	12	5 96		do do
Mansfield.....	50	3 do	121	17 68		do do
Archie Stewart....	Equip..	4 do	80	11 40		do remorqueur.
G. A. Harris.....	do ...	4 do ...	87	11 96		do do
Ada.....	do ...	4 do	28	7 24		do do
Empress.....	do ...	5 do	677	62 16		A aubes; passagers.
Dolphine.....	do ...	5 do	70	10 60		A hélice; remorqueur.
G. H. Notter.....	do ...	5 do	14	6 12		do do
1000 I. Rambler....	50	5 do	20	6 60		do passagers.
E. G. Laverdure ...	100	5 do	54	9 32		do do
Birdie Jones.....	22	6 do	2	5 16		do do
Ottie.....	Equip..	6 do	5	5 40		A hélice; yacht de plaisance.
Sir Hector.....	do ...	6 do	40	8 20		do remorqueur.
John Heney.....	do ...	6 do ...	19	6 52		do do
Monarque.....	do ...	8 do	136	15 88		A aubes do

BATEAUX à vapeur inspectés, pour l'année expirée le 31 décembre 1891—*Suite.*

DIVISION DE MONTRÉAL.

Nom du vapeur.	Nombre de passagers autorisés.	Date de l'expiration du certificat.	Tonnage brut.	Droits de tonnage et honoraires d'inspection.	Observations.
		1892.		\$ cts.	
Antelope	Equip. .	8 mai	82	11 56	A hélice, yacht de plaisance.
Florence	do ..	9 do	62	9 96	do do
E. B. Eddy.....	do ..	9 do	72	10 76	do do
Laprairie.....	999	13 do	523	49 84	A aubes, passeur, Montréal et Laprairie.
Coban.....	40	16 do	1,063	93 04	A hélice, passagers et fret, Montréal et Terre-neuve.
Filgate.....	658	20 do	263	29 04	A aubes, passagers.
Cuba.....	125	23 do	931	82 48	A hélice, fret et passagers
Agnes McMahan.....	Equip. .	23 do	82	11 56	do remorqueur.
Nosbonsing.....	do ..	24 do	25	7 00	do do
Booth.....	do ..	24 do	234	23 72	A aubes do
Sparrow.....	do ..	24 do	25	7 00	A hélice do
Minnie Bell.....	do ..	26 do	22	6 76	do do
Pearl.....	do ..	26 do	5	5 40	do yacht.
Vesta.....	do ..	26 do	14	6 12	do do
Elévateur à grain n° 9	do ..	28 do	172	18 76	do
do do 11	do ..	28 do	169	18 52	do
do do 12	do ..	28 do	183	19 64	do
do do 7	do ..	28 do	170	18 60	do
do do 6	do ..	28 do	170	18 60	do
Maude.....	350	29 do	269	29 52	A aubes, passagers.
Princess.....	445	29 do	579	54 32	do do
Prince of Wales.....	500	29 do	610	56 80	do do
Alma Munro.....	125	29 do	891	79 28	A hélice, fret.
Ida.....	25	1er juin.....	247	27 76	do do
Hiram Easton.....	Equip. .	2 do	34	7 72	do remorqueur.
John R. Booth.....	do ..	3 do	132	15 56	do do
Elévateur à grain n° 1	do ..	4 do	83	11 64	do
do do 10	do ..	4 do	173	18 84	do
Harry Bate.....	do ..	4 do	254	28 32	do fret.
Gatineau.....	300	8 do	293	31 44	A aubes, passagers.
Olive.....	200	9 do	213	25 04	A hélice, passagers.

BATEAUX à vapeur inspectés, etc.—Division de Montréal—*Suite.*

Nom du vapeur.	Nombre de passagers autorisé.	Date de l'expiration du certificat.	Tonnage brut.	Droits de tonnage et honoraires d'inspection.	Observations.
		1892.		\$ cts.	
Drague à cuil. n° 4.	Equip.	12 janv.	100	13 00	
St. Peter.....	do	12 do	43	8 44	A hélice; havre de Montréal, remorq.
Drague à cuil. n° 7.	do	12 do	100	13 00	
Plover.....	do	12 do	43	8 44	do do
Sovereign.....	700	13 do	637	58 96	A aubes, passagers.
Winderness.....	Equip.	16 do	35	7 80	A hélice, yacht de plaisance.
Nanca.....	do	16 do	30	7 40	do do
Cultivateur.....	100	17 do	152	20 16	Roue centrale, passeur.
Reliance.....	50	19 do	78	11 24	A aubes, passagers.
W. F. Logie.....	Equip.	20 do	17	6 36	A hélice; havre de Montréal, remorq.
Georgiana.....	do	20 do ..	53	9 24	do do
St. Louis.....	do	22 do	34	7 72	do do
Dragueur n° 2.....	do	22 do	100	13 00	do do
do 1.....	do	22 do	100	13 00	do do
do 3.....	do	22 do	100	13 00	do do
Drague à cuil. n° 1.	do	22 do	100	13 00	do do
Ishamay.....	do	22 do	7	5 56	A hélice, yacht de plaisance.
High Rock.....	do	23 do	7	5 56	A hélice, remorqueur.
Montmorency.....	do	23 do	18	6 44	do
Squan.....	do	23 do	22	6 76	do
Agnes.....	50	23 do	29	7 32	A hélice, passagers.
River Bell.....	Equip.	24 do	14	6 12	A hélice, remorqueur.
Rockland.....	do	24 do	78	11 24	do
Aid.....	do	24 do	25	7 00	A aubes, remorqueur.
Mouche-à-Feu.....	50	24 do	20	6 60	A aubes, passagers.
Bonito.....	30	24 do	17	6 36	A hélice, passagers.
Glide.....	100	25 do	80	11 40	do
John.....	50	25 do	35	7 80	A aubes, passagers.
Belmont.....	329	26 do ..	133	18 64	do
T. H. Nasmith.....	Equip.	27 juin	49	8 92	A hélice; havre de Montréal, remorq.
Calumet.....	do	27 do	40	8 20	do do
Silver Spray.....	do	2 juillet...	130	15 40	do do

BATEAUX à vapeur inspectés, etc.—Division de Montréal—*Suite.*

Nom du vapeur.	Nombre de passagers autorisé.	Date de l'expiration du certificat.	Tonnage brut.	Droits de tonnage et honoraires d'inspection.		Observations.
				\$	cts.	
		1892.				
Garnet.....	242	3 juillet....	152	20	16	A aubes, passagers.
Chaffey.....	50	4 do	42	8	36	A hélice, passagers.
Swan.....	60	6 do	24	6	92	do
Dandy.....	Equip..	6 do	46	8	68	A hélice, remorqueur.
Owens.....	do ..	6 do	156	17	48	A aubes, remorqueur.
Tim Doyle.....	do ..	10 do	20	6	60	A hélice, remorqueur.
Lady of the Lake....	700	13 do	607	56	56	A aubes, passagers, lac Magog.
John A.....	Equip..	14 do	19	6	52	A hélice, remorqueur.
Mayflower.....	75	14 do	18	6	44	A hélice, passagers.
Alexandria.....	Equip..	15 do	53	9	24	A hélice, yacht de plaisance.
Charlemagne.....	do ..	18 do	76	11	08	A hélice, remorqueur.
Rigeaud.....	do ..	21 do	46	8	68	do
Wm. Paul.....	do ..	22 do	7	5	56	do
Gertie.....	do ..	22 do	17	6	36	do
W. C. Francis.....	do ..	27 do	37	7	96	do
Cacouna.....	do ..	28 do	1,451	124	08	A hélice, fret ; Montréal et Saguenay.
Volunteer.....	do ..	3 août....	5	5	40	A hélice, yacht de plaisance.
John Fraser.....	100	4 do	118	17	44	A aubes, passagers.
Meteor.....	125	5 do	132	18	56	A hélice, passagers.
Clyde.....	60	6 do	29	7	32	do
Argo.....	100	6 do	154	17	32	A aubes, passagers.
D. A. Martin.....	Equip..	6 do ..	47	8	76	A hélice, passagers.
Toneata.....	35	7 do	14	6	12	do
Emerrillon.....	25	7 do	15	6	20	do
Charlotte.....	25	7 do	14	6	12	do
Mattawan.....	60	7 do	22	6	76	do
H. Bonnefant.....	25	12 do	22	6	76	do
St. Ann.....	Equip..	18 do	25	7	00	A hélice, remorqueur.
Elévat. à grain n° 13	do ..	26 do	178	19	24	
do	14	do .. 26 do	181	19	48	do
do	4	do .. 8 sept.....	188	20	04	do
Shickluna.....	do ..	11 do	66	10	28	do

BATEAUX à vapeur inspectés, etc.—Division de Montréal—*Fin.*

Nom du vapeur.	Nombre de passagers autorisé.	Date de l'expiration du certificat.	Tonnage brut.	Droits de tonnage et honoraires d'inspection.	Observations.
				\$ cts.	
		1892.			
Hudson	Equip..	16 sept.....	158	17 64	A aubes, remorqueur.
Bonavista	50	17 do	1,306	112 48	A hélice, fret et passagers, Montréal et Saint-Jean, Terren.
Eljm.	Equip..	18 do	108	13 64	A hélice, remorqueur.
Hall	300	24 do	247	27 76	do passagers.
Maggie R. King	Equip..	1er oct.....	27	7 16	do remorqueur.
Flévat. à grain n° 1	do ..	2 do	165	18 20	do do
do 5	do ..	2 do	80	11 40	do do
Denis	do ..	2 do	14	6 12	do do
Mildred.....	do ..	14 do	15	6 20	do passagers.
			20,496	2,392 68	

JOHN BURGESS,
Inspecteur de bateaux à vapeur.

BATEAUX à vapeur non inspectés, pour l'année expirée le 31 décembre 1891.

DIVISION DE MONTRÉAL.

Nom du vapeur.	Tonnage brut.	Tonnage enregistré.	Droits et honoraires.	Observations.
				Cause de la non-inspection et classe du bateau.
			\$ cts.	
I. O. B.....	45	26	8 60	Dégréé avant l'inspection.
D. McLaughlin.....	22	24	6 76	do do
Dora.....	48	44	Dr. non payés.	Non employé.
Lottie.....	10	9	do ..	do
George H. Millen.....	11	7	do ..	do
Vermont.....	206	117	do ..	do
John.....	203	99	do ..	do
C. Anderson.....	105	64	do ..	do
Chipmunk.....	20	13	do ..	do
Mountain Maid.....	118	62	do ..	do
Percy.....	7	5	do ..	do
H. M. Mixer.....	21	9	do ..	do
Transfer.....	619	395	do ..	do
Dansherada.....	46	31	do ..	do
Castor.....	54	36	do ..	do
Powerful.....	254	160	do ..	do
J. K. Ward.....	23	15	do ..	do
Sandy.....	29	20	do ..	do
	1,841	1,133	15 36	

JOHN BURGESS,

Inspecteur de bateaux à vapeur.

BATEAUX à vapeur inspectés pour l'année expirée le 31 décembre 1891.

DIVISION DE QUÉBEC.

Nom du vapeur.	Nombre de passagers autorisés.	Date de l'expiration du certificat.	Tonnage brut.	Droits de tonnage et honoraires d'inspection.		Observations.
				\$	cts.	
Paribonka, pour l'année 1888.....	289	Pas de certificat.	144	10	76	A aubes, passagers, sur le lac St-Jean.
Paribonka, pour l'année 1889.....	289	do	144	19	52	do do do
Paribonka, pour l'année 1890.....	289	do	144	19	52	do do do
Undine, pour l'année 1890.....	40	do 1891.	17	9	36	A hélice, passagers, Roberval et Gde. Deschene.
Ida, p. l'année 1890.....	25	nov.....	5	5	40	A hélice, remorq., havre de Québec.
Diver.....	25	do	85	11	80	do goélette de sauvetage.
Lévis.....	350	25 do	156	20	48	do bat.-p., Québec et St-Romuald
Miramichi.....	300	25 do	727	66	16	do passagers, Québec et Pictou.
Contest.....	150	Pas de cert. 1892.	231	26	48	A aubes, aviso de la malle, Rimouski.
Rivière du Loup.....	150	12 août. 1891.	173	21	84	do bat.-passeur, Boucherville et L'Assomption.
Sorel.....	300	25 nov.....	158	20	64	do bat.-p., Sorel et St-Thomas.
Mouche-à-feu.....	300	25 do	214	25	12	do do Sorel et Berthier.
Terrebonne.....	450	25 do	601	56	08	do passagers, Montréal et Contrecoeur.
Berthier.....	700	25 do	1,101	96	08	do passagers, Montréal et Trois-Rivières.
Chambly.....	600	25 do	647	59	76	do passag., Montréal et Chambly.
Quebec.....	800	25 do	3,056	252	48	do passagers, Québec et Montréal.
Canada.....	800	25 do	2,009	168	72	do passagers, Montréal et Chicoutimi.
Hochelaga.....	775	25 do	418	41	44	do bat.-pas., Hochelaga et Boucherville.
Polino.....	30	1er déc.....	807	72	56	A hélice, passagers et fret, Montréal et ports extérieurs.
Bohemian.....	500	25 nov.....	1,138	99	04	A aubes, passagers, Montréal et Coruwall.
Trois-Rivières.....	1,900	25 do	1,710	144	80	do passagers, Montréal et Québec.
Cultivateur.....	750	25 do	362	36	96	do passagers, Montréal et Sorel.
South.....	450	25 do	349	35	92	do bat.-pas., Québec et Lévis.
North.....	450	25 do	289	31	12	do do do
Otter.....	123	1er déc.....	198	23	84	A hélice, passagers et fret, Québec et les ports du golfe.
Beaver.....	70	10 do	147	19	76	do passagers et fret, Montréal et Gaspé.
Hubert Larkin.....			49	8	92	do remorq., havre de Québec.
Stormy Petrel.....		D. non payé.				do do do
Etoile.....	591	25 nov.....	560	52	80	A aubes, passagers, Québec et St-Jean Deschallons.
St. Louis.....	541	25 do	428	42	24	do passagers, Québec et St-Jean Deschallons.
St. Croix.....	541	25 do	455	43	60	do Québec et Ste-Croix.

BATEAUX à vapeur inspectés, etc.—Division de Québec—*Suite.*

Nom du vapeur.	Nombre de passagers autorisé.	Date de l'expiration du certificat.	Tonnage brut.	Droits de tonnage et honoraires d'inspection.		Observations.
				\$	cts.	
		1891.				
Algerian	400	25 nov.....	912	81	00	A aubes, passagers, Montréal et Toronto.
Passport	400	25 do	1,034	90	72	do passagers, Montréal et Toronto.
Magnet	735	25 do	1,029	90	32	do bateau-passeur, Montréal et île Ste-Hélène.
Corinthian	400	25 do	1,062	82	96	do passagers, Toronto, Montréal et Chicoutimi.
Thornholm		1er juin.....	1,816	153	28	A hélice, fret, Montréal et Sydney.
Lake		1er do	145	16	60	do remorqueur, golfe et fleuve.
Brothers	526	25 nov.....	262	28	96	A aubes, passagers, Québec et Ste-Anne.
Montmagny	516	25 do	351	36	08	do passagers, Québec et Berthier (en bas).
Orleans	475	25 do	181	22	48	A hélice, bateau-passeur, Québec et île d'Orléans.
Anna McGee		25 do	60	9	80	do goélette de sauvetage.
Saguenay	773	25 do	687	62	96	A aubes, passagers, Québec et Chicoutimi.
Frank			58	9	64	Roue à l'arrière, remorqueur.
Jacques Cartier	300	25 do	143	19	44	A aubes, passagers, Québec et Chicoutimi.
Florence			133	15	64	A hélice, goélette de sauvetage.
Pilot	350	18 sept.....	426	42	08	do bateau-pass., Québec et Lévis.
Ida		25 nov.....	26	7	08	do remorqueur.
Mersey		25 do				do do
Lord Stanley		25 do	276	30	08	do remorqueur, golfe et fleuve.
Victor		25 do	35	7	80	do havre de Québec, remorqueur
Aurelia		25 do	32	7	56	do do do
Dauntless		25 do	81	11	48	do do do
Lady Belleau		25 do	81	11	48	do goélette de sauvetage.
Conqueror		25 do	233	23	64	do remorqueur, golfe et fleuve.
Jessie R. Souter	Droit non payé pour		cette année.....			do havre de Québec, remorqueur.
Hope		25 déc.....	20	6	60	do do do
Randolph		25 do	16	6	28	do do do
Hunkeadore	Droit non payé pour		cette année.....			do do do
Osprey		25 déc.....	10	5	80	do do do
Flora		25 do	50	9	00	do do do
Newfoundland		1er juin.....	918	81	44	do fret, Montréal et Sydney.
Two Brothers		25 déc.....	23	6	84	do havre de Québec, remorqueur.

BATEAUX à vapeur inspectés, etc.—Division de Québec—*Suite.*

Nom du vapeur.	Nombre de passagers autorisé.	Date de l'expiration du certificat.	Tonnage brut.	Droits de tonnage et honoraires d'inspection.	Observations.
		1891.		\$ cts.	
St. George.....	Equipage.	25 nov.....	13	6 04	A hélice, remorqueur.
St. Roch.....	do	25 do	18	6 44	do do
Montreal.....	800	25 do	2,211	184 88	A aubes, passagers, Québec et Montréal.
Rhoda.....	Equipage.	25 do	182	19 56	A aubes, havre de Québec, remorq
Beaver.....	do	25 do	273	26 84	A aubes, remorqueur.
Commodore Holiwell	do	25 do	10	5 80	A hélice, remorqueur.
Fairy.....	do	25 do	16	6 28	do do
Mayflower.....	do	25 do	13	6 04	do do
Five Brothers.....	do	25 do	10	5 80	do do
John Young.....	do	25 do	163	18 04	A aubes, remorqueur.
L'Ami.....		Droit im payé.....			A hélice, remorqueur.
Blandford.....	Equipage.	25 nov.....	65	10 20	A aubes, remorqueur.
C. H. Parnell.....	do	25 do	17	6 36	A hélice, remorqueur.
Acadian.....	Fret.....	1er juin. 1892.	931	79 48	A hélice, fret, Montréal et Pictou.
Batiscan.....	Equipage.	25 nov..... 1891.	40	8 20	A aubes, remorqueur.
Relief.....	do	25 do	381	35 48	A hélice, golfe et fleuve, remorq.
Alma.....	Non enregistré; amarré	1892.			do remorqueur.
Albani.....	Equipage.	25 juillet. 1891.	58	9 64	do yacht de plaisance.
Lillie H.....	do	25 nov.....	19	6 52	do remorqueur.
C. W. Jones.....	do	25 do	38	8 04	do do
Thames.....	30	10 juillet. 1892.	1,683	142 64	do passagers et fret, Montréal et Sydney.
Polaris.....	400	19 sept.....	533	50 64	do bateau-passeur, Québec et Lévis.
Greetlands.....	80	27 juillet. 1891.	1,091	95 28	do passagers et fret, Montréal et St-Jean, Terre-neuve.
Como.....	100	25 nov.....	75	11 00	A aubes, bateau-passeur, Trois-Rivières et Nicolet.
Lena.....	Pour l'année	1886.....	22	5 88	A hélice, remorq., payé pour 1886.
Gagnon.....	Non enregistré	1892.			A hélice, yacht de plaisance.
Bourgeois.....	200	14 août.....	170	21 60	A aubes, bateau-passeur, Trois-Rivières et St-Grégoire.
Glacial.....	145	14 do	109	16 72	A hélice, bateau-passeur, Trois-Rivières et Ste-Angèle.
Lucie.....		Dégréé 1891.	25	14 00	Roue centrale, remorqueur ; payé pour 2 ans.
St. George.....	Equipage.	25 nov.....		14 80	A aubes, remorqueur ; payé pour 2 ans.
Arthur.....	Droit im payé; dégréé				A aubes, remorqueur.
Maud.....	Equipage.		50	9 00	do do

BATEAUX à vapeur inspectés, etc.—Division de Québec—*Fin.*

Nom du vapeur.	Nombre de passagers autorisé.	Date de l'expiration du certificat.	Tonnage brut.	Droits de tonnage et honoraires d'inspection.	Observations.
		1891.		\$ cts.	
Doucet		1891.			A hélice, yacht à vapeur.
Pilgrim.....	455	25 nov.	262	28 96	A aubes, passagers, Québec et Saint-Nicolas.
Activity	Equipage.		15	6 20	A hélice, remorqueur.
Vega	250	25 nov.	132	18 56	A hélice, passeur, Québec et Ile d'Orléans.
Albion	Equipage.		7	5 56	A hélice, remorqueur; payé p. 1890.
Isle aux Noix.....		Droits im-			do remorqueur.....
Champion.....		payés.			do do
Queen.....	350	19 sept.	367	37 36	do passeur, Québec et Lévis.
Cultivateur.....	750	25 nov.	362	36 96	A aubes, passagers, Montréal et Sorrel.
Ida.....	Equipage.	Droits im-			
Swan.....	do ..	payés.			
Paribonka.....	289	Certificat	144	19 52	A aubes, passagers, sur le lac Saint-Jean.
Undine.....	40	non émis.	17	9 36	A hélice, passagers, Roberval et Grande-Décharge, lac Saint-Jean.
Thor.....	Equipage.	1891.	322	30 76	A aubes, remorqueur.
Kinogami.....	do ..	25 do	21	6 68	A hélice do
Forest.....	do ..	25 do	26	7 08	do do
Admiral.....	350	1er oct.	682	62 56	A aubes, passagers, Dalhousie et Gaspé.
Vulcan.....	40	1er do	22	6 76	A hélice, pass., Dalhousie et Flouret.
Frances	60	1er do	19	6 52	A aubes, do Campbellton et Cross Point.
Christiana.....	Equipage.	25 nov.	57	9 56	A aubes, remorqueur.
Oak Bay.....	do ..	25 do	27	7 16	do do
McNaughton	do ..	25 do	137	15 96	A hélice do
Swallow.....	do ..	25 do	9	5 72	do do
Anglesea	do ..	25 do	153	17 24	A aubes, remorqueur.
Almanda.....	do ..	25 do	11	5 88	A hélice do
Marie Louise.....	do ..	Droits im-			A aubes do
St. Louis.....	do ..	payés.			A hélice do
Belle.....	do ..	do			
Asilda.....	do ..	1891.	51	9 08	do do
Ed. Arpin.....	25	25 do	24	6 92	do do
Canadian.....	Equipage.	25 do	5	5 40	do passagers, yacht.
Richelieu.....	do ..	25 do	26	7 08	do remorqueur.
			33.	7 64	do do

BATEAUX à vapeur inspectés, etc.—Division de Québec—*Suite.*

Nom du vapeur.	Nombre de passagers autorisé.	Date de l'expiration du certificat.	Tonnage brut.	Droits de tonnage et honoraires d'inspection.		Observations.
				\$	cts.	
		1891.				
James.....	Equipage.	25 nov.	125	15	00	A aubes, remorqueur.
Rodolphe.....	do ..	25 do	116	14	28	do do
Vesta.....	do ..	25 do	4	5	32	A hélice do
Lena.....	Pour l'année	1887.	22	5	88	do do
do	do	1888.	22	5	88	do do
do	do	1889.	22	6	76	do do
do	do	1890.	22	6	74	do do
Total.....			38,093.5	3,799	88	

JOS. SAMSON,
Inspecteur.

BATEAUX à vapeur non inspectés, pour l'année expirée le 31 décembre 1891.

Nom du vapeur.	Tonnage brut.	Tonnage enregistré.	Droits et honoraires	Observations.
				Cause de la non-inspection et classe du bateau.
			\$ cts.	
Maggie Bell.....	372	226	Impayés.	Non reçu.
Patrick Murphy.....	10	4	do ..	do
Robert Stoker.....	14	2	do ..	do
W. Ross.....	14	10	do ..	do
Dot.....	10	1	do ..	do
Chicoutimi.....			do ..	Non enregistré et non reçu.
Victory.....	55	37	do ..	Non reçu.
Lena.....	22		do ..	do
Jehanne B.....	17	9	do ..	do
	514	289		

JOS. SAMSON,
Inspecteur de bateaux à vapeur.

BATEAUX à vapeur inspectés pour l'année expirée le 31 décembre 1891.

DIVISION DE QUÉBEC ET MONTRÉAL.

Nom du vapeur.	Nombre de passagers autorisé.	Date de l'expiration du certificat.	Tonnage brut.	Droits de tonnage et honoraires d'inspection.		Observations.
				\$	cts.	
		1891.				
Chambly	600	25 nov.	647	59	76	A aubes, passagers, Montréal et Chambly.
Mouche-à-feu	300	25 do	214	25	12	A aubes, passeur, Sorel et Berthier.
Goul	300	25 do	158	20	64	do Sorel et St-Thomas.
Canada	800	25 do	2,009	168	72	A aubes, passagers, Montréal et Chicoutimi.
Berthier.	700	25 do	1,101	96	08	A aubes, passagers, Montréal et Trois-Rivières.
Terrebonne.....	450	25 do	601	56	08	A aubes, passagers, Montréal et Contrecoeur.
Trois-Rivières.....	1,000	25 do	1,710	144	80	A aubes, passagers, Montréal et Québec.
Polino	30	1er déc.	807	72	56	A hélice, passagers et fret, Montréal et ports étrangers.
Quebec	800	25 nov.	3,056	252	48	A aubes, passagers, Québec et Montréal.
Hochelaga.....	775	25 do	418	41	44	A aubes, passeur, Hochelaga et Boucherville.
Ed. Arpin.....	25	25 do	5	5	40	Yacht à hélice, Sorel et lac St-Pierre.
Jacques-Cartier.....	300	25 do	143	19	44	A aubes, passag., Québ. et Chicoutimi.
Bohemian	500	25 do	1,138	99	04	do Montréal et Cornwall.
Longueuil	850	25 do	365	37	20	A aubes, passag., Montréal et Longu'l.
Laprairie.....	997	25 do	523	49	84	do do Laprairie.
Alma Murów.....	125	1er oct.	891	79	28	A hélice, passagers et fret, Montréal et Chicago.
Cuba	125	1er do	931	82	48	do do do
Princess	443	25 nov.	579	54	32	A aubes, passag., Montréal et Carillon.
Maud	350	25 do	269	29	52	do do Ottawa.
North	450	25 do	289	31	12	A aubes, passeur, Québec et Lévis.
South	450	25 do	349	35	92	do do
Otter	123	1er déc.	198	23	84	A hélice, passagers et fret, Québec et ports du golfe.
Corinthian	400	25 nov.	1,062	92	96	A aubes, passagers, Toronto, Montréal et Chicoutimi.
Orleans	475	25 do	181	22	48	A hélice, passeur, Québec et île d'Orléans.
Lévis	350	25 do	156	20	48	A hélice, passeur, Québec et Saint-Romuald.
Miramichi.....	300	25 do	727	66	16	A hélice, passagers et fret, Montréal et Pictou.
Contest	150	25 do	231	26	48	A aubes, aviso de la malle, Rimouski.
Montmagny.....	516	25 do	351	36	08	A aubes, passagers, Québec et Berthier (en aval).
Brothers.....	526	25 do	262	28	96	A aubes, passagers, Québec et Saint-Anne.
St. Louis.....	541	25 do	428	42	24	A aubes, passagers, Québec, Saint-Jean-Deschailions.
Etoile.....	591	25 do	560	52	80	do do

BATEAUX à vapeur inspectés, etc.,—Division de Montréal et Québec—*Suite.*

Nom du vapeur.	Nombre de passagers autorisé.	Date de l'expiration du certificat.	Tonnage brut.	Droits de tonnage et honoraires d'inspection.		Observations.
		1892.		\$	cts.	
Beaux.....	70	10 déc.	147	19	76	A hélice, passagers et fret, Québec, Montréal et Gaspé.
G. G. Thornholme..	Fret...	1er juin	1,816	153	28	A hélice, fret, Montréal et Sydney.
Saguenay.....	773	25 nov.	687	62	96	A aubes, passag., Québec et Chicoutimi.
Algerian.....	400	25 do	912.5	81	00	do Montréal et Toronto.
Passport.....	400	25 do	1,034	90	72	do do
St. Croix.....	541	25 do	445	43	60	do Québec et Ste-Croix.
Acadian.....	Fret...	1er juin	931	79	48	A hélice, fret, Montréal et Pictou.
Newfoundland..	do ..	1er do 1891.	918	78	44	do do Sydney.
Vega.....	250	25 nov.	132	18	56	A hélice, passeur, Québec et île d'Orléans.
Belmont.....	329	25 do	133	18	64	A aubes, passagers, aux Mille Îles.
Prince of Wales....	500	25 do	610	56	80	do passag., Montréal et Carillon.
Magnet.....	735	25 do	1,029	90	32	do passeur, Montréal et île Ste-Hélène.
Gatineau.....	300	25 do	293	31	44	A aubes, passagers, Montréal et Valleyfield.
Swan.....	60	1er déc. 1892.	24	6	92	A hélice, passag., Prescott et Kingston.
Thames.....	30	10 juill. 1891.	1,683	142	64	do et fret, Montréal et Sydney.
Cultivateur.....	750	25 nov. 1892.	362	36	96	A aubes, passagers, Montréal et Sorel.
Bonarista.....	50	14 juill.	1,306	112	48	A hélice, passagers et fret, Montréal et ports du golfe.
Ida.....	25	14 do	247	27	76	A hélice, passagers et fret, Montréal et Ottawa.
Coban.....	40	15 do 1891.	1,063	93	04	A hélice, passagers et fret, Montréal et Saint-Jean, Terrebonne.
Filgate.....	658	25 nov. 1892.	263	29	04	A aubes, passagers, Montréal et Beauharnois.
Lady of the Lake...	700	15 juill.	607	56	56	A aubes, passagers, Newport et Magog.
Mayflower.....	75	16 do 1891.	18	6	44	A hélice, passagers, sur le lac Massawippi.
Le Cultivateur.....	100	25 nov.	152	20	16	Roue centrale, passeur, Verdun et Ste-Catherine.
Chaffee.....	50	25 do	42	8	36	A hélice, passagers, Valleyfield et Lancaster.
E. G. Laverdure....	100	25 do	54	9	32	A hélice, passagers, rivière Ottawa et canal Rideau.
1000 Island Rambler.	50	25 do	20	6	60	A hélice, passeur, Ottawa et Hull.
Mansfield.....	50	25 do	121	17	68	do New-Edinburgh et Pointe Gatineau.
Empress.....	800	25 do	677	62	16	A aubes, passagers, Ottawa et Grenville.
Birdie Jones.....	22	25 do	2	5	16	A hélice, passagers, rivière Ottawa et canal Rideau.
Pearl.....	25	25 do	5	5	40	A hélice, plaisance, rivière Ottawa et canal Rideau.
Agnes.....	50	25 do	29	7	32	A hélice, passeur, Buckingham et Grandes Chutes.

BATEAUX à vapeur inspectés, etc.—Division de Montréal et Québec—*Suite.*

Nom du vapeur.	Nombre de passagers autorisé.	Date de l'expiration du certificat.	Tonnage brut.	Droits de tonnage et honoraires d'inspection.		Observations.
				\$	cts.	
Mouche-à-feu	50	25 nov.	20	6	60	Roue centrale, passeur, Thurso et Clarence.
Glide	100	25 do	80	11	40	A hélice, passeur, Calumet et Hawkesbury.
Bonito	30	25 do	17	6	36	A hélice, passeur, Calumet et l'Original.
John	50	25 do	35	7	80	Roue centrale, passeur, Carillon et Pointe Fortune.
Sovereign	500	25 do	637	58	96	A hélice, passagers, Montréal et Carillon.
Cacouna	Fret.	24 juill.	1,451	124	08	A hélice, fret, Montréal et Glen Bay.
Harry Bates	do	24 do	254	28	32	do Montréal et Perth.
Reliance	50	25 nov.	78	11	24	A aubes, passeur, Lachine et Caughnawaga.
Greetlands	80	27 juill.	1,091	95	28	A hélice, passagers et fret, Montréal et Saint-Jean, Terreneuve.
Montreal	800	25 nov.	2,211	184	88	A aubes, passagers, Québec et Montréal.
John Fraser	100	4 août	118	17	44	A hélice, passagers, lac Nipissingue.
Meteor	125	5 do	132	18	56	do lac Témiscamingue.
Argo	100	6 do	154	17	32	A aubes, passagers do
Clyde	60	6 do	29	7	32	A hélice do do
D. A. Martin	60	Pas de certificat.				
Toneata	35	7 août	14	6	12	do do do
Lotta	25	Pas de certificat.	10	5	80	do do do
Mattawan	60	7 août	22	6	76	do do do
Charlotte	25	7 do	14	6	12	do do do
Emerillion	25	7 do	15	6	20	do do do
Union	40	8 do	75	11	00	A hélice, passeur, Pembroke et île aux Allumettes.
Ottawa	200	8 do	116	17	28	A aubes, passagers, Pembroke et Des Joachims.
Ed. Davis	25	10 do	37	7	96	A hélice, passeur, Quyon et Fitzroy.
Janet Craig	50	10 do	12	5	96	do Sand-Point et Bristol.
Bonenfant	25	12 do	22	6	76	Roue centrale, passeur, Charlemagne et Bout de l'Île.
Rivière du Loup	150	12 do	173	21	84	A hélice, passeur, Boucherville et L'Assomption.
Bourgeois	200	14 do	170	21	60	A hélice, passeur, Trois-Rivières et St-Grégoire.
Glacial	145	14 do	109	16	72	A hélice, passeur, Trois-Rivières et Ste-Angele.
Como	100	25 nov.	75	11	00	A aubes, passeur, Trois-Rivières et Nicolet.
Pilgrim	455	25 do	262	28	96	A aubes, passagers, Québec et Saint-Nicolet.
Pilot	350	18 sept.	426	42	08	A hélice, passeur, hiver, Québec et Lévis.
Polaris	400	19 do	533	50	64	do do

BATEAUX à vapeur inspectés, etc.—Division de Montréal et Québec—*Suite.*

Nom du vapeur.	Nombre de passagers autorisé.	Date de l'expiration du certificat.	Tonnage brut.	Droits de tonnage et honoraires d'inspection.	Observations.
		1891.			
Queen	350	19 sept.	367	37 36	A hélice, passeur, hiver, Québec et Lévis.
Peribonca	289	Pas de certificat.	144	19 52	A aubes, passagers, sur le lac St-Jean, Québec.
Undine	40	do ..	17	9 36	A hélice, passagers, Roberval et Grande Décharge.
Admiral	350	1er oct.	682	62 56	A aubes, passagers, Dalhousie et Gaspé.
Vulcan	40	1er do	22	6 76	A hélice, passeur, Dalhousie et Florent.
Francis	60	1er do	19	6 52	A aubes passeur, Campbellton et Cross Point.
Peribonca			144	19 52	A hélice, passagers, sur le lac St-Jean.
do			144	19 52	do do
do			144	19 52	do do
do			144	10 76	do do
Total			46,340	4,432 48	

PIERRE W. BRUNELLE,

Inspecteur des coques.

BATEAUX à vapeur non inspectés pour l'année expirée le 31 décembre 1891.

DIVISION DE QUÉBEC ET MONTRÉAL.

Nom du vapeur.	Tonnage brut.	Tonnage enregistré.	Droits et honoraires.		Observations. — Cause de la non-inspection et classe du bateau.
			\$	cts.	
Ida.	6	4	Impayés . . .		Non enregistré.
Swan.			do . . .		do
Ripple.			do . . .		do
Lena.	22	14	Ne sait pas si payés.		Non employé.
Albion	7	4	do . . .		N'a pas transporté de passagers.
C. Anderson.	105	64	Impayés . . .		Non employé.
Canada Atlantic.	618	395	do . . .		do
Mountain Maid.	118	62	do . . .		do
Powerful	254	160	do . . .		do
Almeric			do . . .		do et non enregistré.
St. Louis.			do . . .		do do
Richelieu	33	22	7 64		N'a pas transporté de passagers.
Canadien	26	17	7 08		do do
Dora.	48	44	Ne sait pas si payés.		do do
Total					

PIERRE D. BRUNELLE,

Inspecteur de coques.

BATEAUX à vapeur inspectés pour l'année expirée le 31 décembre 1891.

DIVISION DES PROVINCES MARITIMES.

Nom du vapeur.	Nombre de passagers autorisé.	Date de l'expiration du certificat.	Tonnage brut.	Droits de tonnage et honoraires d'inspection		Observations.
				\$	cts.	
		1892.				
Goliah.....		21 févr.	146·83	16	76	A hélice, remorqueur.
Dominion.....	150	17 do	594·80	55	52	do passagers et fret.
LaTour.....	75	15 déc.	154·43	20	32	do do
Harlaw.....	75	17 fév.	451·36	44	08	do do
Marina.....		20 do	32·14	7	56	do remorqueur.
Yarmouth.....	350	27 do	1,432·16	122	56	do passagers et fret.
Halifax.....	400	30 sept. . .	1,738·45	147	04	do do
City of St. John ...	130	1er déc.	709·12	64	72	A aubes do
Alpha.....	25	11 avril.	306·91	32	48	A hélice do
Coila.....		19 mars.	325·45	34	00	do fret.
Collector.....		18 do	52·02	9	16	do allège.
St. Olaf.....	150	16 déc.	305·27	32	40	do passagers et fret.
Electra.....	75	1er do	106·96	16	56	do do
A. C. Whitney.....		2 avril.	62·67	10	04	do remorqueur.
Rescue.....		2 do	124·09	14	92	do sauvetage.
Ralph E. S.....		2 do	27·82	7	24	do bateau de pêche.
Sir C. Ogle.....	200	24 do	126·09	18	08	A aubes, passeur, passagers.
May Queen.....	330	10 déc.	539·40	51	12	do passagers et fret.
Springfield.....	160	16 do	232·73	26	56	Roue à l'arrière, passagers.
Star ..	200	10 do	461·03	44	88	A aubes do
Champion.....		16 avril.	190·14	20	20	do remorqueur.
Lillie Glasier.....		16 do	209·31	21	72	do do
Hero.....		16 do	127·60	15	16	do do
Admiral.....		16 do	158·20	17	64	do do
Ada G.....		17 do	102·08	13	16	do do
New City.....		17 do	78·38	11	24	A hélice do
Captain.....		17 do	68·43	10	44	do do
Hercules.....		17 do	87·11	11	96	do do
David Weston.....	480	1er déc.	765·15	69	20	A aubes, passagers et fret.
Bertha.....		18 avril.	29·79	7	32	A hélice, remorqueur.
Soulanges.....	250	10 déc.	318·37	33	44	A aubes, passagers.

BATEAUX à vapeur inspectés, etc.—Division des provinces maritimes—*Suite.*

Nom du vapeur.	Nombre de pas- sagers auto- risé.	Date de l'ex- piration du certificat.	Tonnage brut.	Droits de tonnage et honoraires d'inspection.		Observations.
				\$	cts.	
Ouangondy	300	22 avril.... 1892.	294·75	31	52	A aubes, passeur, passagers.
Sea King		20 avril....	128·63	15	32	A hélice, remorqueur.
City of Monticello ..	350	28 do ...	1,033·65	90	64	A aubes, passagers et fret.
Hope		18 do ...	305·77	29	40	do remorqueur.
Blue Hill	100	1er déc.... 1891.	195·83	20	60	Hélices jumelles, passagers.
Scotia		27 avril.... 1892.	44·58	8	36	A hélice, remorqueur.
Chester		27 do ...	79·50	11	32	do do
Avon	130	23 do ...	66·66	10	12	do passeur, passagers.
Acadia	150	27 do ...	74·21	10	92	do do
Hiawatha	300	27 do ...	229·79	26	40	do passagers et fret.
Havana		27 do ...	470·98	45	68	do fret.
Anticosti		28 do ...	19·00	6	52	do bateau de pêche.
Dartmouth	750	24 do ...	311·23	32	88	A aubes, passeur, passagers.
Mic-Mac	300	24 do ...	150·63	20	00	do do
Clifton	150	10 déc.... 1891.	138·21	19	04	Roue à l'arrière, passagers et fret.
Acadia St. John ...	400	12 do ...	621·44	57	68	A aubes, passagers.
Bessie and Harry ..		13 mai.... 1892.	22·00	6	75	A hélice, bateau à eau.
Egerton	165	8 do ...	112·10	13	96	A aubes, passeur, passagers.
Alice		18 do ...	15·77	6	28	A hélice, passeur temporaire.
Daisy		18 do ...	10·74	5	80	do remorqueur.
St. Lawrence		18 do ...	50·82	10	20	do do
Elfin	200	20 do ...	122·42	17	76	do passeur, passagers.
Wm. Aitken		20 do ...	74·87	11	00	do remorqueur.
Heather Belle	250	20 do ...	283·34	30	56	A aubes, passagers.
Fred. M. Batt		21 do ...	59·90	9	72	A hélice, remorqueur.
Montague	250	22 do ...	129·55	18	32	A aubes, passeur, passagers.
Eldon		22 do ...	37·91	8	04	A hélice, remorqueur.
St. Lawrence	500	18 do ...	845·61	75	60	A aubes, passagers.
Princess of Wales...	400	31 déc.... 1891.	935·54	82	80	do do
William		25 mai.... 1892.	210·02	21	80	A hélice, fret.
F. C. Batt	40	25 do ...	39·20	7	56	do passeur, passagers.
Alameda		26 do ...	33·93	7	72	do remorqueur.

BATEAUX à vapeur inspectés, etc.—Division des provinces maritimes—*Suite.*

Nom du vapeur.	Nombre de passagers autorisé.	Date de l'expiration du certificat.	Tonnage brut.	Droits de tonnage et honoraires d'inspection.		Observations.
				\$	cts.	
		1891.				
Fastnet.....	50	13 juin...	337·91	35	04	A hélice, passagers et fret.
Arcadia.....	15	1er déc.....	61·64	9	96	do passagers.
Northumberland....	400	9 juin... 1892.	1,245·43	108	40	A hélice, passagers et fret.
Dorcas.....		11 do....	215·34	22	20	A hélice, fret.
Lenora.....		12 do....	5·00	5	40	do yacht.
Àmanda Green.....		16 do....	19·63	6	52	do remorqueur.
Maggie M.....		17 do....	65·78	10	20	do do
Tourist.....		17 do....	11·78	5	88	do remorqueur et yacht.
Fannie.....		17 do....	33·44	7	64	do do
Winnie.....		17 do....	12·46	5	96	do do
W. E. Wroom.....	24	17 avril...	10·05	5	80	do passeur, passagers,
Lillie.....		18 juin...	71·64	10	76	do remorqueur.
St. John.....		18 do....	47·28	8	76	do do
Dirigo.....		18 do....	70·13	10	60	do do
Bellisle.....		Non émis...	155·14	20	40	Roue à l'arrière, passagers.
Fred Clinch.....		19 juin..... 1891.	23·87	6	84	A hélice, remorqueur.
Enterprise.....	40	10 déc.... 1892.	72·33	10	76	A aubes, passeur, passagers.
Richard Doane.....		19 juin.....	70·46	10	60	A hélice, remorqueur.
Fanchon.....		20 do....	95·66	12	60	do do
Florenceville.....	270	20 do....	185·14	22	80	Roue à l'arrière, passagers
Eva Johnston.....		20 do....	15·77	6	28	A hélice, remorqueur.
Ada.....		22 do....	3·66	5	32	do yacht.
Bismarck.....		22 do....	49·04	8	92	A aubes, remorqueur.
Melbourne.....		22 do....	4·00	5	32	A hélice, yacht.
Mascott.....		23 do....	70·50	10	60	do remorqueur.
St. Andrew.....		23 do....	76·64	11	08	do do
St. George.....		23 do....	160·57	17	80	A aubes do
Miramichi.....	60	23 do....	75·18	11	00	do passagers.
Nelson.....	100	24 do....	64·34	10	12	A hélice do
St. Nicholas.....	60	24 do....	60·20	9	96	do do
Grip.....		24 do....	4·81	5	40	do remorqueur.
Sybella H.....	160	24 do....	70·68	10	60	A aubes, passeur, passagers

BATEAUX à vapeur inspectés, etc.—Division des provinces maritimes—*Suite.*

Nom du vapeur.	Nombre de passagers autorisé.	Date de l'expiration du certificat.	Tonnage brut.	Droits de tonnage et honoraires d'inspection.		Observations.
				\$	cts.	
		1892.				
Sarcelle.....		24 juin	21·86	6 68		A hélice, remorqueur.
Loyalist.....		25 do	17·59	6 44		A aubes do
Laura.....		25 do	13·55	6 12		A hélice do
Bridgetown.....		25 do	14·66	6 20		do do
Derby.....		25 do	11·66	5 96		A aubes do
Lady Dufferin.....	75	10 déc. 1891. 1892.	47·48	8 76		do passagers et passeur.
Marion.....		26 juin	11·57	5 96		A hélice, yacht.
Bessie.....		26 do	5·18	5 40		do bateau de pêche.
Mopia.....		27 do	25·00	7 00		do remorqueur.
East Riding.....		27 do	85·55	11 00		A aubes do
Squirrel.....		29 do	13·11	6 04		A hélice do
Arbutus.....	80	30 do	46·75	8 76		do passagers.
Aid.....		2 juillet....	98·55	12 92		do sauvetage.
Neptune.....		6 do	71·15	10 68		do remorqueur.
G. D. Hunter.....		8 do	67·97	10 39		do do
Norman.....		8 do	46·87	8 68		do do
Flushing.....	250	9 do	257·09	28 56		do passagers.
Wee Laddie.....		9 do	16·60	6 28		do remorqueur.
Ellida.....		13 do	37·52	8 04		do yacht.
J. B. Hamblin.....		15 do	31·71	7 56		do fret.
Shannon.....		16 do	75·11	11 00		do remorqueur.
Lunenburg.....	200	17 do	265·55	29 28		do passagers.
John L. Cann.....		21 do	142·08	16 36		do remorqueur.
Freddie V.....		21 do	26·60	7 08		do do
Weymouth.....	120	13 do	153·90	20 32		do passagers.
W.W. Weatherspoon	50	14 do	59·29	9 72		do do
May Queen.....	100	25 do	142·09	19 36		A aubes do
Merrimac.....		25 do	85·80	85 80		A hélice, remorqueur.
Marion.....	300	27 do	478·49	46 29		A aubes, passagers.
Peerless.....	200	27 do	94·27	15 52		A hélice, passagers et passeur.
M. et E. Rudderham.		28 do	33·54	7 64		do remorqueur.
Zaidee.....		25 do	18·63	6 44		do do

BATEAUX à vapeur inspectés, etc.—Division des provinces maritimes—*Suite.*

Nom du vapeur.	Nombre de passagers autorisé.	Date de l'expiration du certificat.	Tonnage brut.	Droits de tonnage et honoraires d'inspection.		Observations.
		1891.		\$	cts.	
Elinor M. Cates		29 juin.....	58·81	6	44	A hélice, remorqueur.
Neptune	50	30 déc.	138·69	19	04	A aubes, passagers.
Gladiator		30 juillet....	70·40	10	60	A hélice, remorqueur.
Magnolia	175	31 do	260·30	28	80	A aubes, passagers.
Lennox	100	1er août....	66·29	10	28	do do passeur.
Rimouski	70	30 juillet....	124·70	18	00	A hélice do
Arrow		12 août.....	10·02	5	80	do remorqueur.
Southport	300	13 juillet....	239·92	27	20	A aubes, passagers, passeur.
Highland Mary		17 août.....	73·73	10	92	A hélice, allège.
Robbie Burns		17 do	88·93	12	12	do
Salvor		17 do	44·93	8	60	do do
Carroll	300	20 do	1,372·29	117	76	do passagers et fret.
Tangent		22 do	35·74	7	80	A hélices jumelles, remorqueur.
Quiddy		29 do	30·59	7	40	A aubes, remorqueur.
Halifax	450	31 do	338·42	35	04	do passagers, passeur.
Glencoe	60	13 do	32·21	7	56	A hélice do
Evangeline		Non émis...	78·74	11	32	do passagers.
David Duncan		11 sept.	20·59	6	68	do remorqueur. Passagers, pas- seur temporaire.
Island Gem		12 do	15·62	6	28	A hélice, bateau de pêche.
Yuba		Non émis...	12·04	5	96	do passagers.
Carrie		14 sept.	14·83	6	12	do bateau de pêche.
St. Michael		16 do	39·20	8	12	do remorqueur.
La Have		17 do	49·37	8	92	do do
May Flower		17 do	5·92	5	48	do bateau de pêche.
Fairy		18 do	5·07	5	40	do remorqueur et bateau à eau.
Mascott		20 do	22·88	1	84	do remorqueur.
St. Pierre	60	26 do	496·44	46	68	do passagers et fret.
Delta	10	12 oct.	873·21	69	84	do fret.
Argus		Non émis...	26·74	Nil.		do remorqueur (revenu).
Bridgewater	200	20 oct.	207·79	24	64	do passagers.
Maple Leaf	150	22 do	129·06	15	32	A aubes do passeur.
M. A. Starr		27 do	244·32	27	32	A hélice, fret.

BATEAUX à vapeur inspectés, etc.—Division des provinces maritimes—*Fin.*

Nom du vapeur.	Nombre de passagers autorisé.	Date de l'expiration du certificat.	Tonnage brut.	Droits de tonnage et honoraires d'inspection.	Observations.
		1891.		\$ cts.	
Halifax (2me inspection).	400	12 oct. ..	1,738·45	147 04	A hélice, passagers.
Jessie Gray		6 nov. ..	76·09	11 08	Roue à l'arrière, remorq. et allège.
Henry Hoover		11 do ..	54·64	9 40	A hélice, remorq.
Gambrinus		18 do ..	28·36	7 24	do do
Yarmouth (2me inspection).		Pas encore émis.	1,432·16	122 56	do passagers et fret.

DOUGLAS STEVENS,
Inspecteur de bateaux à vapeur.

BATEAUX à vapeur qui n'ont pas été inspectés pendant l'année terminée le 31 déc. 1891.

DIVISION DES PROVINCES MARITIMES.

Nom du vapeur.	Tonnage brut.	Tonnage enregistré.	Droits et honoraires	Observations. — Cause de la non-inspection et classe du bateau.
			\$ cts.	
Atlas	15·79	10·74	.....	Désarmé; remorqueur.
Alida	64·18	29·52	.....	do do
Boston	1,694·50	733·77	.....	Pas encore inspecté; passagers et fret.
Chebucto	108·33	65·28	.....	Désarmé; passeur, passagers.
Canada .....			.....	N'a pas été demandée; dragueur du gouvernement.
Dream	44·51	30·27	.....	do cote de la douane.
Gipsy	16·70	11·37	.....	Désarmé; remorqueur.
Geo. McKenzie .....			.....	N'a pas été demandée; dragueur.
Henrietta	19·12	13·01	.....	Désarmé; remorqueur.
L. Boyer	60·00	49·00	.....	Au large; do
Leon	19·82	13·48	.....	Désarmé; do
Mary Anne	25·38	17·26	.....	do do
Marguerite	19·66	12·30	.....	do yacht.
Mary Odell	22·55	13·18	.....	do bateau de pêche.
Meadow Flower	6·56	4·46	.....	do do
Northern Light	393·00	267·00	.....	do vapeur du gouvernement.
New Dominion .....			.....	N'a pas été demandée; dragueur du gouvernement.
Peri	11·77	8·00	.....	Désarmé; remorqueur.
Pinafore	25·86	14·67	.....	do passagers.
Storm King	107·87	73·35	.....	N'a pas été demandée; remorqueur.
St. Lawrence .....			.....	do dragueur.
St. Louis	497·00	3·38	.....	Hors du district; remorqueur.
Winnie	3·00	1·82	.....	Désarmé; do
Worcester	1,332·56	796·37	.....	Hors du district; passagers.
Water Boat	6·17	2·02	.....	Désarmé; bateau à eau.
Willoughby	6·41	3·87	.....	do remorq. et bat. de pêche.
Zuleika	12·38	7·70	.....	N'a pas été demandée; yacht.
Zulu	17·60	12·25	.....	Désarmé; remorqueur.

DOUGLAS STEVENS,
Inspecteur de bateaux à vapeur.

BATEAUX à vapeur inspectés, etc.—Division des Provinces Maritimes—*Suite.*

Nom du vapeur.	Nombre de passagers autorisé	Date de l'expiration du certificat.	Tonnage brut.	Droits de tonnage et honoraires d'inspection.		Observations.
				\$	cts.	
		1892.				
May Flower.....	180	15 oct.....	392.05	39	36	A hélice, passagers.
Zantic		16 do	14.16	6	12	do remorqueur.
Wanda S.....		Non émis...	10.44	5	88	do do
Western Extension..	336	20 oct.....	424.00	41	92	A aubes, passeur, passagers.
Kingsville.....		20 do	36.56	7	88	A hélice, remorqueur.
Bessie Ardilla.		22 do	11.17	5	38	do do
Novelty		Non émis. .	42.66	8	36	A aubes do
Victor		4 nov.....	45.51	8	60	do do
Rusler		Non émis...	77.47	11	16	do passeur, passagers.
C. M. Winch		Ncn émis...	87.72	11	96	A hélice, remorqueur.
			1,141.77	146	62	

W. LEE WARING,

Inspecteur de bateaux à vapeur.

BATEAUX à vapeur inspectés, pour l'année expirée le 31 décembre 1891.

PROVINCES MARITIMES.

Nom du vapeur.	Nombre de passagers autorisé.	Date de l'expiration du certificat.	Tonnage brut.	Droits de tonnage et honoraires d'inspection.	Observations.
		1891.		\$ cts.	
Acadia.....	400	12 déc.....	621	57 68	Passagers et fret.
Alpha.....	25	11 avril.....	211	32 48	do do
Acadia.....	150	23 do.....	74	10 92	do do
Avon.....	130	23 do.....	64	10 12	Passeur.
Arcadia.....	15	1er déc.....	64	9 96	Passagers et fret.
Arbutus.....	80	3 juillet.....	46	8 76	Passeur.
Blue Hill.....	100	1er déc.....	195	20 60	Passagers et fret.
Boston.....	320	27 fév.....	1,694	143 52	do do
Bridgewater.....	200	22 oct.....	207	24 64	do do
Coila.....		24 mars.....	325	34 00	Fret.
Carroll.....	300	24 sept.....	1,372	117 76	Passagers et fret.
City of Monticello..	350	28 avril.....	1,033	90 64	do do
City of St. John....	130	1er déc.....	709	64 72	do do
Clifton.....	150	12 do.....	138	19 04	do do
David Weston.....	480	10 do.....	765	69 20	do do
Dartmouth.....	750	24 avril.....	311	32 88	Passeur.
Dorcas.....		7 juillet.....	215	22 20	Fret.
Delta.....	6	12 oct.....	873	77 84	do
Dominion.....	150	16 mars.....	594	55 52	Passagers et fret.
Electra.....	75	1er déc.....	106	16 56	do do
Egerton.....	165	6 avril.....	112	13 96	Passeur.
Elfin.....	200	20 mai.....	122	17 76	do
Enterprise.....	40	10 déc.....	92	10 76	do
Flushing.....	250	17 juillet.....	257	28 56	Passagers et fret.
F. C. Batt.....	40	26 mai.....	32	7 56	Passeur.
Florenceville.....	270	25 juillet.....	185	22 80	do
Fastnet.....	50	29 mai.....	337	35 04	Passagers et fret.
Glencoe.....	40	13 août.....	32	7 56	Passeur.
Goliah.....	50	31 déc.....	146	16 76	do
Hiawatha.....	300	14 mai.....	229	26 40	Passagers et fret.
Heather Belle.....	250	20 do.....	282	30 56	do do

BATEAUX à vapeur inspectés, etc.—Division des provinces maritimes—*Suite.*

Nom du vapeur.	Nombre de pas- sagers autorisé.	Date de l'expira- tion du certi- ficat.	Tonnage brut.	Droits de ton- nage, et hono- raires d'inspec- tion.		Observations.
				\$	cts.	
		1892.				
Harlaw.....	75	20 fév.	415	44	08	Passagers et fret.
Halifax.....	400	12 oct.	1,738	147	04	do
do	450	17 sept.	338	35	04	Service de passage d'eau.
Havana.....		5 déc.	470	45	68	Fret.
Lennox.....	100	3 août	66	10	28	Service de passage d'eau.
La Tour.....	75	28 fév.	152	20	32	Passagers et fret.
Lady Dufferin.....	75	25 juin	66	8	76	Service de passage d'eau.
Lunenburg.....	200	7 août	265	29	28	Passagers et fret.
May Queen.....	330	10 déc. 1891.	539	51	12	do
M. A. Starr.....		27 oct. 1892.	244	27	52	Fret.
Miramichi.....	60	24 juin	75	11	00	Passagers et fret.
Mic-Mac.....	300	24 avril	150	20	00	Service de passage d'eau.
Marian.....	300	30 juill.	478	46	24	Passagers et fret.
May Queen.....	100	31 do	142	19	36	do
Maple Leaf.....	150	23 oct.	129	18	32	Service de passage d'eau.
Mayflower.....	180	7 do	392	39	36	Passagers et fret.
Montague.....	250	22 mai	129	18	32	Service de passage d'eau.
Magnolia.....	175	31 juill.	260	28	80	Passagers et fret.
Northumberland.....	400	20 juin	1,255	108	40	do
Neptune.....	50	3 août	138	19	04	do
Nelson.....	100	24 juin	68	10	12	Service de passage d'eau.
Onangondy.....	300	2 juill.	294	31	50	do
Peerless.....	200	31 do	94	15	52	do
Princess of Wales. ..	400	23 mai	935	82	80	Passagers et fret.
Rimouski.....	70	30 juill.	124	18	00	do
Sybella.....	160	24 juin	47	10	60	Service de passage d'eau.
St. Olap.....	150	16 déc. 1891.	305	32	40	Passagers et fret.
Soulanges.....	250	10 do	318	33	44	do
Springfield.....	160	10 do	232	26	56	do
Star.....	300	10 do 1892.	461	44	88	do
St. Lawrence.....	500	23 mai	675	75	60	do
St. Pierre.....	60	26 sept.	496	47	68	do

BATEAUX à vapeur inspectés, etc.—Division des provinces maritimes—*Suite.*

Nom du vapeur.	Nombre de passagers autorisé.	Date de l'expiration du certificat.	Tonnage brut.	Droits de tonnage et honoraires d'inspection.	Observations.
		1892.		\$ cts.	
Sir C. Ogle.....	200	24 avril	126	18 08	Service de passage d'eau.
Southport.....	300	20 mai	186	27 20	do
St. Nicholas.....	60	24 juill.	60	9 96	do
Yarmouth.....	350	9 déc.	1,432	122 56	Passagers et fret.
Weymouth.....	120	13 juill.	153	20 32	do
William.....		25 mai	152	21 80	Fret.
W. M. Weatherspoon	50	14 juill.	59	9 72	Service de passage d'eau.
W. E. Vroom.....	24	17 avril	10	5 80	do
Western Extension..	336	2 nov.	424	41 92	do
Total.....			22,559	2,590 98	

CHARLES R. COKER,

Inspecteur de coques, etc.

BATEAUX à vapeur non inspectés, pour l'année expirée le 31 décembre 1891.

DIVISION DES PROVINCES MARITIMES.

Nom du vapeur.	Tonnage brut.	Tonnage enregistré.	Droits et honoraires	Observations.
			\$ cts.	
Chebucto.....	108	65	.....	Dégréé; service de passage d'eau.
Bellisle.....	155	97	.....	do service de passagers.
Evangeline.....	78	53	.....	do service de passage d'eau.
Yuba.....	12	8	.....	Service de passage d'eau; sera inspecté aussitôt que possible.
Total.....	353	223	.....

CHARLES R. COKER,

Inspecteur de coques, etc.

BATEAUX à vapeur inspectés pour l'année terminée le 31 décembre 1891.

DIVISION DU MANITOBA, KÉWATIN ET TERRITOIRES DU NORD-OUEST.

Nom du vapeur.	Nombre de passagers autorisé.	Date de l'expirat'n du certificat.	Tonnage brut.	Droits de tonnage et honoraires d'inspection.		Observations.
				\$	cts.	
		1892.				
Hazle		25 avril ..	7 52	5 64		A hélice, remorqueur de pêche.
Miles		25 do ..	63 04	10 04		do do
Glendevon	25 (entre-pont.)	25 do ..	104 05	16 32		do fret et passagers.
D. L. Mather		4 mai ..	103 32	13 24		do remorquenr.
Keewatin		5 do ..	41 25	8 28		do do
Cruiser		5 do ..	11 59	5 96		do do
Mary Hatch		6 do ..	121 18	14 68		do do
Caro		7 do ..	14 47	6 12		do do
Queen		8 do ..	31 64	7 56		do do
Thistle		9 do ..	23 33	6 84		do remorqueur de pêche.
Athabasca		4 juin ..	166 73	21 36		A aubes, roue à l'arrière, fret.
Grahame		19 do ..	332 18	34 56		do do
Wrigley		30 do ..	90 04	12 30		A hélice, fret.
Harry Montgomery		17 août ..	3 65	5 32		do bateau de pêche.
Aurora	80	1er mai ..	224 50	26 00		A aubes, passagers et fret.
Millie Howell		16 do ..	24 11	6 92		A hélice, bateau de pêche.
Red River	35 (entre-pont.)	14 juin ..	166 47	21 28		do fret et passagers.
Sultana		16 mai ..	357 55	36 64		do do
Colvile	35 (entre-pont.)	3 juin ..	164 41	21 12		Double hélice, passagers et fret.
Ripple	Pas de cer-tificat.		9 83	5 80		A aubes, bat. d'excursion.

EDMUND R. ABELL,

Inspecteur de bateaux à vapeur.

BATEAUX à vapeur non inspectés pour l'année terminée le 31 décembre 1891.

DIVISION DU MANITOBA, KÉWATIN ET TERRITOIRES DU NORD-OUEST.

Nom du vapeur.	Tonnage brut.	Tonnage enregistré.	Droits et honoraires	Observations.
				Cause de la non-inspection et classe du navire.
			\$ cts.	
Marquette.....	149·07	93·92	.....	A aubes, roue à l'arrière ; non employé.
Lady Ellen.....	18·57	12·63	6 52	A hélice, bateau de pêche ; n'était pas rendu.
Princess.....	530·58	289·48	.....	A aubes, non employé.
Mountain Belle.....	0·90	·86	5 08	A aubes, yacht de plaisance ; trop loin du bureau, sans ordres spéciaux du département pour l'inspecter (à Banff).
Alice Sprague.....	98·49	62·05	.....	A aubes, roue à l'arrière ; non employé.
Marquis.....	753·76	474·87	.....	do à Prince-Albert, T.N.-O. N'a pas été mis à l'eau cette saison.
Northcote.....	461·34	290·65	.....	do do do
North-West.....	425·00	305·00	.....	do do do
Saskatchewan.....	336·84	212·21	34 96	A hélice ; lac Manitoba. N'avons pas été informé s'il était prêt pour l'inspection ni de l'endroit où il se trouvait.
Ogema.....	62·05	42·20	9 96	A hélice, remorqueur de pêche ; n'était pas rendu.
Antelope.....	142·61	107·73	19 44	A aubes, bateau d'excursion sur la riv. Rouge ; non employé ; eau trop basse.
Angler.....	16·16	10·99	6 44	A hélice, remorqueur de pêche ; pas prêt pour l'inspection avant mon retour du nord, et à mon retour le navire n'était pas sur les lieux de pêche ; toutefois ne s'est pas rendu.
Victoria.....	.....	.....	.....	A hélice, remorqueur, drague-fourgon ; nav. du gouvernement.
Sir Hector.....	.....	.....	.....	do do

EDMUND R. ABELL,

Inspecteur de bateaux à vapeur.

BATEAUX à vapeur inspectés, pour l'année terminée le 31 décembre 1891.

DIVISION DE LA COLOMBIE-BRITANNIQUE.

Nom du vapeur.	Nombre de passagers autorisé.	Date de l'expiration du certificat.	Tonnage brut.	Droits de tonnage et honoraires d'inspection.		Observations.
				\$	cts.	
		1892.				
Islander	500	5 jan. ..	1,495·29	127	60	Double hélice.
Robt. Dunsmuir.....			230·75	8	00	Inspection spéciale.
Hope.....		12 jan. ..	78·49	11	32	A hélice.
Falcon			52·44	5	00	Inspection spéciale.
Dreadnought.....		15 jan. ..	30	8	12	A hélice.
Enterprise.....		23 do ..	2·95	5	24	do yacht
Emma.....	25	29 do ..	35	7	80	do
Barbara Boscowitz..	150	30 do ..	269·08	29	52	do
Surrey.....	50	9 fév.....	263	29	04	Bateau-passeur, catamaran.
Gladys.....	70	10 do ..	146	19	68	Roue à l'arrière.
Earl.....	20	24 oct.....	74·78	11	00	A hélice.
K. de K.....	25	14 fév.....	61·67	9	96	A aubes.
Burt.....		16 do ..	13·05	6	04	Double hélice.
Stella			16·32	5	00	Inspection spéciale.
Millie.....		3 mars ..	9·24	5	72	A hélice.
Adelaide.....		4 do ..	151	20	08	Roue à l'arrière.
Clara Port.....		4 do ..	25·55	7	08	A hélice.
Fairy Queen.....	40	18 do ..	25	7	00	Roue à l'arrière.
Tepic.....	40	19 do ..	70·87	10	68	A hélice.
Georgie.....		1er avril ..	32·16	7	56	do
Clyde.....		3 do ..	67·87	20	88	Deux années de droits; double hélice.
Rainbow.....	75	6 do ..	207·21	24	56	A hélice.
North Star.....		11 do ..	8·11	5	64	do
Daisy.....	15	16 do ..	84·16	11	72	do
Caledonia.....	14	21 do ..	237	26	96	Roue à l'arrière.
Buzz.....		23 do ..	12·59	6	04	A hélice.
Constance	25	24 do ..	49·52	9	00	do
Nagasaki.....	25	24 do ..	15·13	6	20	do
Spratt's Ark.....		23 do ..	307·88	32	64	Double hélice.
Oriole.....		24 do ..	4·15	5	32	A hélice, yacht.
Florence.....		25 do ..	59·44	9	80	Roue à l'arrière.

BATEAUX à vapeur inspectés, etc.—Division de la Colombie-Britannique—*Suite.*

Nom du vapeur.	Nombre de passagers autorisé.	Date de l'expiration du certificat.	Tonnage brut.	Droits de tonnage et honoraires d'inspection.		Observations.
		1892.		\$	cts.	
Wm. Irving.....	290	29 avril ..	552·88	67	04	Roue à l'arrière.
Badger.....		7 mai ..	49·93	9	00	A hélice.
Alert.....	20	8 do ..	43·81	8	52	do
Bon Accord.....		15 do ..	84·15	23	44	Deux années de droits ; roue à l'arrière.
Comet.....	12	15 do ..	85·26	11	80	A hélice.
Yosemite.....	400	21 do ..	1,525·03	130	00	A aubes.
Swan.....		19 do ..	16·95	6	36	A hélice.
Lenora.....		19 do ..	33	7	64	do
Vancouver.....		22 do ..	49·96	9	00	do
Minnehaha.....		23 do ..	5	5	40	A hélice, yacht.
Islander.....		13 do ..	1,495	8	00	Réparations spéciales à la chaudière.
Skidegate.....	20	24 avril ..	37·08	7	96	A hélice, passagers ; certificat accordé le 27 août.
Eliza Edwards.....	40	1er juin ..	54·63	9	40	A hélice, passagers ; certificat accordé le 27 août.
Muriel.....		6 do ..	44·13	17	04	Double hélice ; droits pour deux ans.
Winnefred.....		6 do ..	12·97	12	08	A hélice do
Nora.....		5 do ..	19·43	13	04	do do
Spitfire.....		5 do ..	8	11	28	do do
R. P. Rithet.....	250	15 oct. 1891.	816 69	73	36	Roue à l'arrière.
Mascotte.....		1er juin 1892.	191·53	23	36	Double hélice.
Horseshoe.....		18 do ..	17·71	12	88	A hélice ; droits pour deux ans.
Clara Young.....		19 do ..	30·75	7	48	A hélice.
Joe Adams.....		19 do ..	11·89	5	96	do
Delta.....		19 do ..	14·19	6	12	do
Wellington.....		18 do ..	16·3	12	56	do droits pour deux ans.
May Queen.....		19 do ..	14·10	12	24	do do
Princess Louise.....	300	26 do ..	931·76	82	56	A aubes.
Florence.....		24 do ..	30·41	7	40	A hélice.
Active.....	20	27 do ..	171·74	21	76	do
Iona.....	25	30 do ..	52·62	9	24	Double hélice.
Lois.....	10	30 do ..	25·15	7	00	A hélice.
Nagasaki.....		30 do ..	15·13	5	00	Réparations spéciales à la chaudière.
Cutch.....	150	6 juillet .	324·27	33	92	A hélice.

BATEAUX à vapeur inspectés, etc.—Division de la Colombie-Britannique—*Suite.*

Nom du vapeur.	Nombre de passagers autorisé.	Date de l'expiration du certificat.	Tonnage brut.	Droits de tonnage et honoraires d'inspection.		Observations.
				\$	cts.	
		1892.				
Duchess.....	80	11 juillet..	145·48	39	20	Roue à l'arrière; droits pour deux ans.
Galena.....	25	15 do ..	47·64	24	60	A double hélice; droits pour trois ans.
Surprise.....	14	do ..	14·08	12	24	A hélice; droits pour deux ans.
Idaho.....	16	do ..	6·04	16	44	do droits pour trois aus.
Nelson.....	120	25 do ..	496·01	47	68	Roue à l'arrière.
Dispatch.....	18	do ..	37·10	7	96	Catamaran, à aubes.
Lytton.....	125	20 do ..	451·66	44	16	Roue à l'arrière.
Penticton.....	25	21 do ..	49·69	9	00	A double hélice.
Red Star No. 2.....	23	do :	36·85	15	92	Roue à l'arrière; droits pour deux ans.
Brunette.....	27	do ..	37·03	7	96	A hélice.
Senator.....	30	6 août ..	27·63	7	24	do passeur
Velos.....	20	6 do ..	72·52	10	84	do
Mamie.....	15	7 do ..	89·60	12	20	do
Standard.....	11	do ..	51·08	9	08	do
Mystery.....	40	3 sept ..	64·80	10	20	do
Lorne.....	30	10 do ..	287·96	31	04	do
Etta White.....	20	16 do ..	97·35	12	76	do
Saturna.....	15	16 do ..	22·05	6	76	do
Belle.....	12	17 do ..	66·62	10	36	do
Esperanza.....	12	18 do ..	30·88	7	48	do
Blonde.....	17	do ..	32·64	7	64	do
Kildonan.....	17	do ..	51·41	9	08	do
Eva.....	18	do ..	34·99	7	80	do
Nanaimo.....	21	do ..	70·79	10	68	Roue à l'arrière.
Lilly.....	22	do ..	33·57	7	72	A hélice.
Wilna.....	22	do ..	4·04	5	32	do yacht.
Rover.....	22	do ..	6·57	5	56	do
Cora.....	24	do ..	25·12	7	00	do
Estelle.....	12	21 do ..	84·06	11	72	do
Thistle.....	26	28 do ..	222·36	25	76	do
Lottie.....	29	do ..	29·24	7	32	do
Phantom.....	7	oct. ..	46·53	8	76	do

BATEAUX à vapeur inspectés, etc.—Division de la Colombie-Britannique—*Suite.*

Nom du vapeur.	Nombre de passagers autorisé.	Date de l'expiration du certificat.	Tonnage brut.	Droits de tonnage et honoraires d'inspection.	Observations.
		1892.		\$ cts.	
Chieftain.....		13 oct. ...	64·80	10 20	A hélice.
Falcon.....		20 do ..	52·44	9 24	do
Isabel.....	80	20 do ..	445·93	43 68	A aubes.
Delaware.....	150	24 do ..	475·20	46 00	Roue à l'arrière.
Robt. Dunsmuir....	85	24 do ..	231·75	26 56	A double hélice.
Gipsy.....		23 do ..	49·63	9 00	Roue à l'arrière.
Iris.....		22 do ..	19·32	6 52	A hélice.
Telephone.....	50	23 do ..	80·66	11 48	Roue à l'arrière.
Agnes.....		21 do ..	22·70	6 84	A hélice.
Earl.....	20 (entre-pont.)	23 do ..	74·78	11 00	do
Maude.....	45	20 do ..	174·99	22 00	do
Danube.....			886·84	78 96	do inspection non terminée ; en réparations.
Sunbury.....		30 do ..	73 36	10 84	A aubes.
Logger.....		31 do ..	18·84	6 52	Chalan.
Eliza.....		5 nov. ...	7·55	5 64	A hélice.
Angerona.....		26 do ..	13·79	6 12	Yacht à hélice.
Evangeline.....		28 do ..	13·86	12 24	do do honoraires et droits pour 2 ans.
Stella.....		3 déc. ...	16·32	6 28	do
Comox.....		19 do ..	101·17	16 08	do
Logger.....			18·84	5 00	Spéciale, éprouver la chaudière.
Kildonan.....			51·41	5 00	do après réparat. à la chaudière.
T. W. Carter.....		14 do ..	26·94	7 16	A hélice, remorqueur de pêche.
			18,226·63	2,204 18	

J. A. THOMSON,

Inspecteur de bateaux à vapeur.

BATEAUX à vapeur non inspectés, pour l'année expirée le 31 décembre 1891.

DIVISION DE LA COLOMBIE-BRITANNIQUE.

Nom du vapeur.	tonnage brut.	Tonnage enregistré.	Droits et honoraires	Cause de la non-inspection et classe du bateau.
			\$ cts.	
Bella.....	8·01	5·61	5 64	Remorqueur de pêche à Bella Coola ; hors de portée lorsque l'inspect. était dans le district.
Morris	11·66	8·04	5 96	Remorq. de pêche en haut de la riv. Naas ; hors de portée, à moins de faire de grand. dépenses.
Peerless.....	307·47	256·03	32 56	N'ayant pas servi cette année.
Cariboo Fly.....	281·82	202·66	30 56	Non employé.
Amelia..	430·97	222·08	42 48	do
Alice..	54·10	34·09	9 32	do
Red Star, No. 1 ou Okanagon.....	14·81	10·00	6 20	Eviter une inspection ; rapporté au ministre.
Pilot.....	183·08	107·16	22 64	Dégréé ; demande une nouvelle chaudière.
Neel	207·97	125·47	26 64	Fret ; en haut d'Alaska lorsque l'inspecteur était dans le district de la rivière Skeena.
Mermaid.....	66·25	44·25	10 28	Non employé.
Eva.....	6·56	4·13	5 56	Remorqueur de pêche, Gardner's Inlet ; trop de dépenses.
Glad Tidings	43·02	27·15	8 44	Service des missionnaires ; dégréé.

J. A. THOMSON,

Inspecteur de bateaux, Victoria, C.-B.

BATEAUX à vapeur inspectés, etc.—Division de la Colombie-Britannique—*Suite.*

Nom du vapeur.	Nombre de passagers autorisé.	Date de l'expiration du certificat.	Tonnage brut.	Droits de tonnage et honoraires d'inspection.	Observations.
		1892.		\$ cts.	
Islander.....	500	Janvier...	1,495·29	127 60	A hélice.
Emma.....	25	do ..	35·00	7 80	A hélice.
Barbara Boscoritz...	150	do ..	269·04	29 52	do
Gladys.....	70	Février...	146·00	19 68	Roue à l'arrière.
Surrey.....	50	do ..	263·00	29 04	Roue centrale, bateau-passeur.
K de K.....	25	do ..	61·67	9 96	A aubes, bateau-passeur.
Earl.....	20	1891. Octobre ..	74·78	11 00	A hélice.
Adelaide		1892. Mars	151·00	20 08	Roue à l'arrière.
Tepic.....	40	do	70·87	10 68	A hélice.
Fairy Queen.....	40	do	25·00	7 00	Roue à l'arrière.
Rainbow.....	75	Avril.....	207·21	24 56	A hélice.
Daisy.....	15	do	84·16	11 72	do
Caledonia.....	14	do	237·00	26 96	Roue à l'arrière.
Nagasaki.....	25	do	15·13	6 20	A hélice.
Constance	25	do	49·52	9 00	do
U. S. S. Scow, No. 6	100	1891. Octobre ..	.....	5 00	Chalan.
do No. 2	160	do .....	.....	5 00	do
Wm. Irving	200	1892. Avril.....	552·88	67 04	Roue à l'arrière.
Spratt's Ark.....		do	307·88	32 64	A hélice.
Alert.....	20	Mai.....	43·81	8 52	A hélice.
Skedigate.....	20	Avril.....	37·08	7 96	do
Comet.....	12	Mai.....	85·26	11 80	do
Yosemite.....	400	do	1,525·03	130 00	A aubes.
Surrey, Special.....	200	1891. Mai .....	.....	8 00	Roue centrale, bateau-passeur.
Yosemite, Special..	700	do .....	.....	8 00	A aubes.
Hare's Scow, No. 1..	120	do .....	.....	5 00	Chalan.
do No. 2..	160	do .....	.....	5 00	do
Badger.....	100	do .....	.....	5 00	Chalan à vapeur.
H. G. Ashley's Scow, No. 1.....	190	do .....	.....	5 00	Chalan.
H. G. Ashley's Scow, No. 2.....	180	do ..	.....	5 00	do
E. C. Baker's Scow..	160	do .....	.....	5 00	do
Florence.....	140	do .....	.....	5 00	Chalan à vapeur.

BATEAUX à vapeur inspectés, etc.—Division de la Colombie-Britannique—*Suite.*

Nom du vapeur.	Nombre de passagers autorisés.	Date de l'expiration du certificat.	Tonnage brut.	Droits de tonnage et honoraires d'inspection.	Observations.
		1891.		\$ cts.	
Cowper's Scow	190	Mai		5 00	Chalan.
R. P. Rithet	250	Octobre...	816·69	73 36	Roue à l'arrière.
		1892.			
Mascotte		Juin	191·53	23 36	A double hélice.
Princess Louise	300	do	931·76	82 56	A aubes.
Active	20	do	171·74	21 40	A hélice.
Iona	25	do	52·62	9 24	A double hélice.
Lois	10	do	25·15	7 00	A hélice.
Cutch	150	Juillet...	324·27	33 92	do
Senator	30	Août	27·63	7 24	do passeur.
Velos	20	do	72·50	10 84	do
Mamie	15	do	89·60	12 20	do
Eliza Edwards ...	40	Juin	54·63	9 40	do
Mystery	40	Septembre	64·80	10 20	do
Lorne	30	do	287·96	31 04	do
Esperanza	12	do	30·88	7 48	do
Estelle	12	do	84·06	17 72	do
Foreman's Barge...	20	do			Barge pour passagers.
Belle	12	do	66·62	10 36	A hélice.
Thistle	26	do	222·36	25 76	do
Etta White	20	do	97·35	12 76	do
Isabel	80	Octobre ...	445·93	48 68	A aubes.
Delaware	150	do ...	475·20	46 00	Roue à l'arrière.
Earl	20	do ...	74·78	11 00	A hélice.
Telephone	50	do ...	80·66	11 48	Roue à l'arrière.
Robert Dunsmuir...	85	do ...	231·75	26 56	A double hélice.
Satuma	15	Septembre	22·05	6 76	A hélice.
Maude	45	Octobre...	174·99	22 00	do
Comox			101·17	16 08	do inspection non terminée.
	5,603		10,955·29	\$1,264 16	

R. COLLISTER,
Inspecteur de coques.

BATEAUX à vapeur non inspectés, pour l'année expirée le 31 décembre 1881.

DIVISION DE LA COLOMBIE-BRITANNIQUE.

Nom du vapeur.	Tonnage brut.	Tonnage enregistré.	Droits et honoraires.		Observations.
			§	cts.	Cause de la non-inspection et classe du bateau.
Cariboo Fly	281·82	202·66	30	56	Dégréé ; à double hélice.
Amelia	430·97	222·05	42	48	do steamer à aubes.
Pilot	183·05	107·16	22	64	do remorqueur à hélice.
Nell	207·97	125·47	26	64	Fret et passagers, sur la rivière Skeena.
Mermaid.....	66·27	44·25	10	28	Dégréé ; steamer à aubes.
	1,170·08	701·59	132	60	

R. COLLISTER,
Inspecteur de coques.

TABLEAU indiquant le nombre de bateaux à vapeur ajoutés à la marine canadienne pendant l'année expirée le 31 déc. 1891, leur genre, la force de leurs machines, s'ils sont de bois ou de fer, leur tonnage brut et enregistré, la localité où construits, et à quoi ils ont été employés.

Nom du vapeur.	Chevaux- vapeur.	Classe.	De bois ou de fer.	Tonnage brut.	Tonnage enre- gistré.	Où construit.	Où et à quoi employé.
Glenrosa.....	2-13	A hélice.....	Bois.....	63	45	Maganetawan.....	Passagers, entre Burke Falls et Maganetawan.
A. V. Crawford.....	20-98	do.....	do.....	51	35	Goderich.....	Remorqueur, Baie Georgienne.
Mink.....	2-13	do.....	do.....	13	9	Port-Carling.....	Passagers, lacs Muskoka.
Minota.....	3-33	do.....	do.....	29	19	Toronto.....	Yacht de plaisance, lac Simcoe.
Delight.....	3-33	do.....	do.....	26	14	Bruce-Mines.....	Remorqueur, lac Huron.
	31-85			182	122		

JAMES JOHNSTON,
Inspecteur de bateaux à vapeur.

TABLEAU indiquant le nombre de bateaux à vapeur ajoutés à la marine canadienne pendant l'année expirée le 31 déc. 1891, leur genre, la force de leurs machines, s'ils sont de bois ou de fer, leur tonnage brut et enregistré, la localité où construits et à quoi ils ont été employés.

Nom du vapeur.	Chevaux-vapeur.	Classe.	De bois ou de fer.	Tonnage brut.	Tonnage enregistré.	Où construit.	Où et à quoi employé.
Joe Milton.....	14.7	A hélice.....	Bois..	93	63	Port-Stanley.....	Passagers et fret, lac Erié.
Snowstorm	4.03	do	do ..	17	10	do	Remorqueur de pêche, lac Erié.
Victoria.....	.83	do	do ..	3	2	Port-Elgin.....	Remorqueur, lac Huron.
City of Stratford.....	.81	Double hélice	do ..	4	3	Stratford.....	Yatch de plaisance, rivière Avon.
Sonntag	1.06	A hélice.....	do ..	7	5	Toronto.....	do lac Ontario.
Vera	1.2	do	do ..	14	12	Blenheim.....	Passagers, Baie-Rondeau.
Michigan.....	106.66	A aubes.....	Acier..	1,730	498	Bay-City, Michigan.....	Passageur de wagons entre Windsor et Détroit.
	189.29			1,868	593		

JOHN DODDS,

Inspecteur de bateaux à vapeur, division d'Ontario-Ouest.

TABLEAU indiquant le nombre de bateaux à vapeur ajoutés à la marine canadienne pendant l'année expirée le 31 décembre 1891, leur genre, la force de leurs machines, s'ils sont de bois ou de fer, leur tonnage brut et enregistré, la localité où construits, et à quoi ils ont été employés.

Nom du vapeur.	Chevaux-vapeur.	Genre.	De bois ou de fer.	Tonnage brut.	Tonnage enregistré.	Où construit.	Où et à quoi employé.
Michigan	A aubes	Acier	1729-80	498-24	Bay-City, Michigan	Passer de wagons du C. C. P., Windsor et Détroit.	
Joe Milton	A hélice	Bois	95-30	63-45	Port-Stanley	Port-Stanley, lac Érié, remorqueur de pêche.	
Glenrosa	do	do	63-18	42-97	Maganetawan	Sur la rivière Maganetawan, passagers et remorqueur.	
Mink	do	do	13-32	9-06	Port-Carling	Sur les lacs Muskoka, passagers et remorqueur.	
Sonntag	do	do	7-24	4-93	Toronto	Yacht de plaisance sur la baie de Toronto.	
Minata	do	do	28-53	19-41	do	do le lac Simcoe.	
City of Stratford	do	do	4-01	2-73	Port-Dalhousie	do la rivière Avon, Stratford.	
Vera	do	do	13-52	12-24	Blenham	Passagers, baie Rondeau, à hélice.	
			1954-90	653-03			

THOS. HARBOTTLE,
Inspecteur de coques.

TABEAU indiquant le nombre de bateaux à vapeur ajoutés à la marine canadienne pendant l'année expirée le 31 décembre 1891, leur genre, la force de leurs machines, s'ils sont de bois ou de fer, leur tonnage brut et enregistré, la localité où construits, et à quoi ils ont été employés.

Nom du vapeur.	Chevaux-vapeur.	Genre.	De bois ou de fer.	Tonnage brut.	Tonnage enregistré.	Où construit.	Où et à quoi employé.
Lorelei.....	2-13	A hélice.....	Bois.....	44-29	30-12	Kingston.....	Passagers, baie de Quinté et fleuve Saint-Laurent à Prescott.
Titania.....	3-53	do.....	do.....	16-83	10-64	do.....	Yacht.....
Bertha.....	3-00	do.....	do.....	17-64	12-00	do.....	do.....
Sunbeam.....	7-50	A aubes.....	do.....	111-80	83-48	Lakefield.....	Passagers, eaux de Victoria et Peterboro'.
Crandella.....	9-63	do.....	do.....	266-20	169-50	Lindsay.....	do.....
Maggie May.....	3-33	A hélice.....	do.....	29-03	19-74	Washburn.....	Fret, canal Rideau.
	29-12			485-88	325-48		

EDWARD ADAMS,
Inspecteur de bateaux à vapeur, division d'Ontario-Est.

TABLEAU indiquant le nombre de bateaux à vapeur ajoutés à la marine canadienne pendant l'année expirée le 31 décembre 1891, leur genre, la force de leurs machines, s'ils sont de bois ou de fer, leur tonnage brut et enregistré, la localité où construits, et à quoi ils ont été employés.

Nom du vapeur.	Chevaux-vapeur.	Genre.	De bois ou de fer.	Tonnage brut.	Tonnage enrégistré.	Où construit.	Où et à quoi employé.
Lorelei	2-13	A hélice...	Bois	44-29	30-12	Kingston	Passagers, Baie de Quinté et Prescott.
Sumbean	7-50	A aubes	do	111-89	83-48	Lakefield	do eaux de Victoria et Peterboro'.
Titania	3-53	A hélice	do	16-83	10-64	Kingston	Yacht.
Maggie May	3-33	do	do	29-03	19-74	Washburn	Remorqueur, canal Rideau.
Crandella	9-63	A aubes	do	266-20	169-50	Lindsay	Passagers, eaux de Victoria et Peterboro'.
Bertha	3-00	A hélice	do	17-64	12-00	Kingston	Yacht.
	29-12			485-88	325-48		

THOMAS DONNELLY,
Inspecteur de bateaux à vapeur, division d'Ontario-Est.

TABLEAU indiquant le nombre de bateaux à vapeur ajoutés à la marine canadienne pendant l'année expirée le 31 décembre 1891, leur genre, la force de leurs machines, s'ils sont de bois ou de fer, leur tonnage brut et enregistré, la localité où construits, et à quoi ils ont été employés.

Nom du vapeur.	Chevaux-vapeur.	Genre.	De bois ou de fer.	Tonnage brut.	Tonnage enregistré.	Où construit.	Où et à quoi employé.
Sir Hector.....	6·2	A hélice ...	Bois.....	40	10	Ottawa, 1891.....	Remorquage sur la rivière Ottawa.
Squaw.....	2·7	do	do	22	18	Buckingham, 1891.....	Passagers et remorquage sur la rivière du Lièvre.
Hudson	50·26	A aubes	Composition	158	80	Sorel, 1891.....	Remorqueur, Montréal, Québec et la rivière Chambly.
Mildred	3·86	A hélice.....	Bois.....	15	13	Kingston, Ont., 1891.....	Fret et passagers sur la rivière du Lièvre.
	65·02			235	121		

JOHN BURGESS,
Inspecteur de bateaux à vapeur.

TABLEAU indiquant le nombre de bateaux à vapeur ajoutés à la marine canadienne pendant l'année expirée le 31 décembre 1891, leur genre, la force de leurs machines, s'ils sont de bois ou de fer, leur tonnage brut et enregistré, la localité où construits, à quoi et comment ils ont été employés.

Nom du vapeur.	Chevaux vapeur.	Genre.	De bois ou de fer.	Tonnage brut.	Tonnage enregistré.	Où construit.	Où et à quoi employé.
Thornholm.....	175	A hélice.....	Fer.....	1,816	1,182	Sunderland.....	Bateaux à fret de Montréal aux ports étrangers.
Lily H.....	9 63	do.....	Bois.....	18	13	Québec.....	Comme remorqueur au havre de Québec
Anny McGee.....	12 33	do.....	do	60	.....	Pubnico, N.-E.....	Comme goélette de sauvetage.
.....

PIERRE D. BRUNELLE,
Inspecteur de coques.
 JOS. SAMSON,
Inspecteur de bateaux à vapeur pour le district de Québec.

TABLEAU indiquant le nombre de bateaux à vapeur ajoutés à la marine canadienne pendant l'année expirée le 31 décembre 1891, leur genre, la force de leurs machines, s'ils sont de bois ou de fer, leur tonnage brut et enregistré, la localité où-construits, à quoi et comment ils sont employés.

Nom du vapeur.	Chevaux-vapeur.	Genre.	Bois, fer ou acier.	Tonnage brut.	Tonnage enregistré.	Où construit.	Où et à quoi employé.
Anticosti.....	8-17	A hélice.....	Bois.....	19-00	15-98	Shelburne, N.-E., 1891.....	Bateau de pêche, côtier
Aid.....	18-13	do.....	do.....	98-55	67-02	Liverpool, N.-E., 1891.....	do
Amanda Green.....	3-33	do.....	do.....	19-63	13-37	Saint-Jean, N.-B., 1891.....	Remorqueur de Saint-Jean, N.-B.
Bessie Ardilla.....	7-06	do.....	do.....	11-17	7-77	Iles Ouest, N.-B., 1890.....	do Deer Island à Eastport.
Blue Hill.....	41-86	Hélice jum.	do.....	195-83	97-51	Boston, Mass, 1887.....	Passagers, passeur, Yarmouth à Liverpool.
Collector.....	18-30	A hélice.....	do.....	52-02	35-39	Halifax, N.-E., 1891.....	Phare, havre d'Halifax.
C. M. Winch.....	23-40	do.....	do.....	87-72	49-22	Camden, N.-Y., 1872.....	Remorqueur, Petite Baie Glacée.
Elida.....	12-06	do.....	Bois et acier.....	37-52	25-51	New-Glasgow, N.-E., 1891.....	Yacht, côtier.
Fanchon.....	5-70	A aubes.....	Bois.....	95-66	60-27	Saint-Jean, N.-B., 1891.....	Remorqueur, rivière Saint-Jean.
Fastnet.....	66-60	A hélice.....	Fer.....	337-71	154-56	Glasgow, G.-B., 1878.....	Passagers et fret, Halifax à l'Île du Prince-Edouard.
Glencoe.....	3-33	do.....	Bois.....	32-21	24-53	Passage Granville, N.-E., 1891.....	Passeur, passagers, Granville à Annapolis, N.-E.
Havana.....	54-17	do.....	do.....	470-98	245-86	Haïtport, N.-E., 1891.....	Fret et passagers, Halifax et Terrebonne.
J. B. Hamlin.....	4-80	do.....	do.....	31-71	21-56	Providence, R.I., 1891.....	Fret, Pictou, N.-E.
John L. Cann.....	34-66	do.....	do.....	142-08	62-60	Yarmouth, N.-E., 1891.....	Remorqueur, Yarmouth, N.-E.
Hope.....	34-13	A aubes.....	do.....	305-77	161-61	Sorel, Qué., 1878.....	do rivière Saint-Jean.
Lunenbourg.....	56-53	A hélice.....	do.....	265-55	113-11	Baie Mahone, N.-E., 1891.....	Passagers et fret, Halifax et Lunenburg.
Marion.....	5-00	do.....	do.....	11-57	7-87	Douglastown, N.-B., 1891.....	Yacht, rivière Miramichi.
Maple Leaf.....	19-20	A aubes.....	do.....	129-06	81-31	Pictou, N.-E., 1891.....	Passeur, Pictou et débarcadère de Pictou.

Northumberland.....	211-86	Hélices jum.	Acier.....	1,255-43	519-09	Newcastle, G.-B., 1891, Woodstock, 1882.	Passagers et fret, Ile du P.-E., Pointe-du-Chêne et Pictou.
Springfield.....	25-73	Route à l'arr.	Bois.....	232-73	146-00	Agrandi, St-Jean, 1890.....	Passagers, rivière Saint-Jean.
Rustler.....	3-33	Aubes.....	do.....	77-47	48-81	Newcastle, N.-B., 1891.....	Passeur, passagers, traverse de Newcastle.
Tangent.....	4-26	Hélices jum.	do.....	35-74	24-30	Hampton, comté de King, 1891	Remorqueur, riv. Saint-Jean.
	641-61			3,945-11	1,982-92		

DOUGLAS STEVENS,
Inspecteur de bateaux à vapeur.

TABEAU indiquant le nombre de bateaux à vapeur ajoutés à la marine canadienne pendant l'année expirée le 31 décembre 1891, leur genre, la force de leurs machines, s'ils sont de bois ou de fer, leur tonnage brut et enregistré, la localité où construits et à quoi ils ont été employés.

Nom du vapeur.	Chevaux-vapeur.	Genre.	Bois ou fer.	Tonnage brut.	Tonnage enregistré.	Où construit.	Où et à quoi employé.
St. Olaf	100 A 1.....	Fer.....	Fer.....	305	72	Port-Glasgow, G.-B.....	Pictou, Îles de la Madeleine et du Cap-Breton, passagers et fret.
Lunenburg	Am. Record	Bois.....	Bois.....	265	113	Mahone Bay, N.-E.	Halifax et Lunenburg, N.-E., passagers et fret.
Blue Hill .....	.....	.....	do ..	195	97	Boston, E-U.....	Yarmouth à Argyle, N.-E., passagers et fret.
Fastnet.....	.....	.....	Acier..	337	154	Glasgow, 1878.....	Halifax à l'I. du P.-E., passagers et fret.
Maple Leaf.....	.....	.....	Bois..	129	81	Pictou, N.-E.....	Passeur, Pictou au débarcadère de Pictou.
Glencoe .....	.....	.....	do ..	32	24	Granville, N.-E.....	do Annapolis à Granville.
Havana .....	.....	.....	do ..	470	245	Hantsport, N.-E.....	Bateau à fret, Halifax à Terre-neuve.
Northumberland .....	.....	do	Acier..	1,255	519	Newcastle-on-Tyne.....	Charlottetown, I.P.-E., à Shédiac ou Pictou, passagers et fret.
				2,988	1,305		

CHARLES R. COKER,
Inspecteur des coques etc., du Canada.

TABLEAU indiquant le nombre de bateaux à vapeur ajoutés à la marine canadienne pendant l'année expirée le 31 déc. 1891, leur genre, la force de leurs machines, s'ils sont de bois ou de fer, leur tonnage brut et enregistré, la localité où construits, et à quoi ils ont été employés.

Nom du vapeur.	Chevaux-vapeur.	Classe.	De bois ou de fer.	Tonnage brut.	Tonnage enregistré.	Où construit.	Où et à quoi employé.
Sultana.....	10-80	A hélice.....	Bois.....	357-55	243-13	Selkirk, Man.....	Lac Winnipeg, fret et réfrigérateur à poisson.
Angler.....	2-70	do.....	do.....	16-16	10-99	do.....	do bateau de pêche.
Ripple.....	2-13	A aubes.....	do.....	9-88	6-19	Winnipeg, Man.	Rivière-Rouge, bateau d'excursion.
	15-63			388-54	260-31		

EDMUND R. ABELL,
Inspecteur de bateaux à vapeur, Manitoba, Kéewatin et T.N.-O.

TABIEAU indiquant le nombre de bateaux à vapeur ajoutés à la marine canadienne pendant l'année expirée le 31 déc. 1891, leur genre, la force de leurs machines, s'ils sont de bois ou de fer, leur tonnage brut et enregistré, la localité où construits, et à quoi ils ont été employés.

DIVISION DE LA COLOMBIE-BRITANNIQUE.

Nom du vapeur.	Chevaux-vapeur.	Classe.	De bois ou de fer.	Tonnage brut.	Tonnage enregistré.	Où construit.	Où et à quoi employé.
Burt	2.5	Hélices jum. remorq.	Bois	13.05	8.88	Victoria	Remorquage dans les eaux adjacentes.
Dreadnought	5.4	A hélice, remorqueur.	do	38.65		New-Westminster	do et fret, Burrard-Inlet.
Caledonia	17.0	Roue à l'arrière.	do	237	130	do	Fret et passagers, rivière Skeena.
Comet	16.6	A hélice, remorqueur.	do	85.26	58.85	do	Remorquage, eaux de la Colombie-Britannique.
Eliza Edwards	14.1	do	do	54.63	37.15	Vancouver	Fret et passagers, Vancouver à la rivière Fraser.
Florence	2.7	do	do	30.41	17.80	Victoria	Service des fabriques de conserves, rivière Skeena.
Gemini	5.3	Hélices jum.	do	8.15	5.55	New-Westminster	Yacht de plaisance.
Estelle	29	Hélices jum.	do	84.06	57.17	Nanaimo	Remorquage, eau de la Colombie-Britannique.
Minnehaha	0.8	do	do	6.72	4.57	New-Westminster	Yacht de plaisance.
Nora	2.1	do	do	19.43	13.21	Port-Edgington	Service des fabriques de conserves, rivière Skeena.
Phantom	2.7	do remorqueur.	do	46.53	31.65	Port-Madison, Wash., E.-U.	Commerce de houille, Nanaimo à Victoria.
Iona	5.4	Hélices jum.	do	52.62	35.79	Vancouver	Poisson et passagers du nord à Vancouver.
Lois	4.8	A hélice, remorqueur.	do	25.15	17.11	do	Remorquage, Burrard-Inlet à Victoria.
Nelson	13	Roue à l'arrière.	do	496.01	312.49	Nelson, Kootenay	Fret et passagers, lac Kootenay.
Surrey	17	Catamaran	do	263.26	182.26	New-Westminster	do rivière Fraser.
Penticton	4.2	Hélices jum.	do	49.69	33.79	Lac Okanagan	do lac Okanagan.
Blonde	6.6	A hélice	do	32.64	22.53	New-Westminster	Remorquage, rivière Fraser.

Esperanza	2.7	do	do	30.88	21.31	do	Passagers, Nanaimo aux îles adjacentes.
Wildman	13.5	do	do	51.41	32.08	Victoria	Remorquage, rivière Fraser.
Eva	3.3	do	do	34.99	24.17	New-Westminster	do do
Rover	1.4	do	do	6.57	4.47	Nanaimo	do havre de Nanaimo.
Cora	2.7	do	do	25.12	17.09	Lac Cowichan	do billots, lac Cowichan.
Galena	3.2	Hélices jum.	do	47.64	33.35	Lac Kootenay	Fret et passagers, lac Kootenay.
Idaho	1.2	A hélice, remorqueur.	do	6.04	4.23	Medical Lake, Idaho, E.-U. d'A.	Remorquage, lac Kootenay.
Dispatch	2.1	Catamaran	do	37.10	23.38	Revelstoke	Bateau-chèvre, rivière Colombie.
Earl	21	A hélice, remorqueur.	do	74.78	49.86	Vancouver	Remorquage, rivière Fraser.
Sunbury	2.7	Fret, à aubés	do	73.36	46.22	New-Westminster	Transport, bras de la rivière Fraser.
Logger	1.2	Chalan	do	18.84	12.82	Vancouver	Chercher des billots le long du rivage.
Angerona	4.1	A hél., yacht	do	13.79	9.52	New-Westminster	Yacht de plaisance.
Comox	24.0	Passagers et fret.	Acier	101.17	60.16	Paisley, Ecosse; rivé à Vancouver.	Fret et passagers, eaux de la Colombie-Britannique.
T. W. Carter	2.1	Remorqueur de pêche.	Bois	26.94	17.00	Victoria	San Juan, île Vancouver.
City of Nanaimo	5.8	Passagers et fret.	do	751.37	517.74	Vancouver	Passagers et fret, terre ferme et Nanaimo.
	297.8			2,927.41	1,893.43		

JAMES A. THOMSON,
Inspecteur de bateaux à vapeur.

TABEAU indiquant le nombre de bateaux à vapeur ajoutés à la marine canadienne pendant l'année expirée le 31 décembre 1891, leur genre, la force de leurs machines, s'ils sont de bois ou de fer, leur tonnage brut et enregistré, la localité où construits, à quoi et comment ils ont été employés.

Nom du vapeur.	Chevaux-vapeur.	Genre.	De bois ou de fer.	Tonnage brut.	Tonnage enregistré.	Où construit.	Où et à quoi employé.
Iona	5-4	Hélices jum.	Bois.	54-62	55-79	Vancouver	Fret et passagers, dans les eaux de la Col.-Britannique.
Lois	4-8	do	do	25-17	17-11	do	A présent remorq. dans les eaux de la Col.-Britannique.
Nelson	13-0	Roue à l'arrière.	do	495-01	312-49	Nelson	Fret et passagers.
Surrey	17-0	Roue centrale.	do	263-26	182-26	New-Westminster	Passour sur la rivière Fraser.
Blonder	6-6	A hélice	do	32-64	22-53	do	Remorqueur, rivière Fraser.
Esperanza	2-7	do	do	30-88	21-31	do	Fret et passagers, Nanaïmo et Îles.
Hildonan	13-5	do	do	51-41	32-08	Victoria	Remorqueur, rivière Fraser.
Eva	3-3	do	do	34-99	24-17	New-Westminster	do
Rover	1-4	do	do	6-57	4-47	Nanaïmo	Remorqueur, havre de Nanaïmo.
Cora	2-7	do	do	25-12	17-09	Lac Cowichan	Remorquage de billots, lac Cowichan.
Penticton	4-2	Hélices jum.	do	49-69	33-79	Lac Okanagan	Fret et passagers, lac Okanagan.
Burt	2-5	Hélices jum.	do	13-05	8-88	Victoria	Remorqueur, eaux de la C.-B.
Dreadnought	5-4	A hélice	do	38-65	.....	New-Westminster	Fret et remorqueur, Burrard Inlet.
Caledonia	17-0	Roue à l'arrière.	do	237-00	130-00	do	Fret et passagers, rivière Skeena.
Comet	16-6	A hélice	do	85-26	58-55	do	Remorqueur et passagers, eaux de la C.-B.
Eliza Edwards	14-1	do	do	54-63	37-15	Vancouver	Fret et passagers, Vancouver et rivière Fraser.
Florence	2-7	do	do	30-41	17-80	Victoria	Service des fabriques de conserves, rivière Skeena.
Genuine	5-3	Hélices jum.	do	8-15	5-55	New-Westminster	Yacht.

Estelle	29-00	A hélice	do	84-06	57-17	Nanaïmo	Remorquage et passagers, eaux de la C.-B.
Minnehaha	0-8	do	do	6-72	4-57	New-Westminster	Yacht.
Nora	2-1	do	do	19-43	13-21	Port-Essington, E.-U.	Service d'établissements de conserves, rivière Skeena.
Phantom	2-7	do	do	46-58	31-65	Port-Madison	Remorquage, Nanaïmo et Victoria.
Galena	3-2	Hélices jum.	do	47-64	33-35	Lac Kootenay	Fret et passagers, rivière Kootenay.
Idaho	1-2	A hélice	do	6-04	4-23	Idaho, E.-U.	Remorquage, lac Kootenay.
Dispatch	2-1	Catamaran	do	37-10	23-38	Revelstoke	Bateau-chèvre, rivière Colombie.
Earl	21	A hélice	do	74-78	49-86	Vancouver	Remorquage, fret et passagers, eaux de la C.-B.
Sunbury	2-7	A aubes	do	73-36	46-42	New-Westminster	Fret, rivière Fraser.
Logger	1-2	A hélice	do	18-84	12-82	Vancouver	Réunir des billots sur la grève.
Angerona	4-1	do	do	13-79	9-52	New-Westminster	Yacht.
Comox	.....	do	Acter	101-17	60-16	Vancouver	Fret et passagers, eaux de la C.-B.
	208-3			1963-78	1247-00		

R. COLLISTER,
Inspecteur de coques.

RELEVÉ des bateaux à vapeur perdus, désarmés ou désarmés, comme impropres au service en Canada, pendant l'année expirée le 31 décembre 1891, et où et à quoi employés.

DIVISION D'ONTARIO-OUEST.

Nom du vapeur.	Où et à quoi employé.	Nom du vapeur.	Où et à quoi employé.
Simpatica	Baie Georgienne, yacht.	Mary Beck.	Baie Georgienne.
Othello.	Lac Supérieur, remorq. de pêche.	Lady Katrine.	Rivière Maganetawan, touage.
Myrtie	Lac Huron do	Resolute	Baie Georgienne, touage.
Sovereign.....	Sur tous les lacs, fret.		

JOHN DODDS,
JAMES JOHNSTON,
Inspecteurs de bateaux à vapeur.

DIVISION D'ONTARIO-OUEST.

W. M. Alderson..	Port-Dover, passagers.	Sovereign	Sur tous les lacs, fret.
Inter-Ocean. . . .	Wallaceburg et Sarnia, passagers.		

THOS. HARBOTTLE,
Inspecteur de coques.

DIVISION D'ONTARIO-EST.

Peerless	Canal Rideau, fret.	Eleanor	Kingston à Oswégo et canal Rideau, touage.
----------------	---------------------	---------------	--

EDWARD ADAMS,
Inspecteur de bateaux à vapeur.

DIVISION DE MONTRÉAL.

Resolute	A hélice, touage sur la rivière Ottawa.	H. F. Bronson....	A hélice, touage sur la rivière Pembroke.
Eva	do passagers, sur la rivière Buckingham.	George Millen....	do touage sur la rivière Ottawa.
Kate.	do touage sur la rivière Buckingham.		

JOHN BURGESS,
Inspecteur de bateaux à vapeur.

DIVISION DE MONTRÉAL.

Dagmar (brûlé)...	A aubes, passagers, Montréal et Ottawa.	Eva (brûlé).....	A hélice, passagers, Buckingham et High Rock.
-------------------	---	------------------	---

PIERRÉ D. BRUNELLE,
Inspecteur de coques.

DIVISION DE QUÉBEC.

Champion	Golfe et rivière, à hélice, touage.	Bienvenue.....	A aubes, passagers, Québec et Sainte-Anne.
Hercules.....	Rivière, à aubes, touage.	Canada.....	Rivière, à aubes, touage.

PIERRE D. BRUNELLE,
Inspecteur de coques.

JOS. SAMSON,
Inspecteur de bateaux à vapeur.

RELEVÉ des bateaux à vapeur perdus, désemparés ou désarmés, comme impropres au service en Canada, pendant l'année expirée le 31 décembre 1891, et où et à quoi employés.

DIVISION DES PROVINCES MARITIMES.

Nom du vapeur.	Où et à quoi employé.	Nom du vapeur.	Où et à quoi employé.
Oscar Wilde	Saint-Jean, N.-B., remorqueur.	Lady of the Lake..	Havre Sydney, C.-B., remorq.
Fearless	do do	Maud	Bassin d'Annapolis, N.E., rem.
Fanchon.....	do do	Heather Belle....	Charlottetown et Orwell, I.P.-E., passager.
Joe Edwards.....	Annapolis, N.-E., passeur.	Acadia, St. John..	Rivière St-Jean, N.B., passager.
Dolphin	Dartmouth, N.-E., remorqueur.		

DOUGLAS STEVENS.

Inspecteur de bateaux à vapeur.

Acadia.....	Rivière Saint-Jean, passagers et fret; brûlé en décembre 1891.	Heather Belle....	Charlottetown à Crapaud, etc., I.P.-E., passagers et fret; sombré par abordage.
-------------	--	-------------------	---

CHARLES R. COKER,

Inspecteur de coques.

DIVISION DU MANITOBA, KÉWATIN ET TERRITOIRES DU NORD-OUEST.

Glendevon.....	Lac Winnipeg, remorq. de pêche; brûlé le 6 août, sur la petite rivière Saskatchewan.		
----------------	--	--	--

EDMUND R. ABELL,

Inspecteur de bateaux à vapeur pour Manitoba, Kéwatin et T.N.-O.

DIVISION DE LA COLOMBIE-BRITANNIQUE.

Kamloops	Lac Kamloops, service de passagers; dégréé comme imp. au service.	Nellie Taylor..	Garde-côtes; perdu.
Lady Dufferin ...	do do	Emma..	Remorquage, côte; perdu.
Marion.....	Haut de la riv. Colombie; perdu.	Alpha.....	Fret, Vancouver; brûlé.
Reliance.....	Rivière Fraser; dégréé comme impropre au service.	Reliance.....	Rivière Fraser; dégréé.
Spallumcheen. . .	Lac Shuswap; désemparé.	Nellie Taylor.....	Cabotage; perdu.
Western Slope....	Victoria, service de passagers; désemparé.	Emma.....	do

R. COLLISTER,

Inspecteur de coques.

LISTE des certificats d'aptitude accordés aux mécaniciens de bateaux à vapeur, pour l'année terminée le 31 décembre 1891.

N ^o du certificat.	Date du certificat.	Nom.	Rang.	Adresse.	Où examiné.	Droit.
	1891.					\$ cts.
1078	8 juill.	Chas. Ed. Stewart	2e classe	Halifax, N.-E.	Halifax	5 00
1079	8 do	James Scott	3e classe	Victoria, C.-B.	Victoria	5 00
1080	8 do	Thos. F. McKechnie	4e classe	New-Westminster, C.-B.	do	5 00
1081	8 do	Alex. Cook	2e classe	Point Edward	Sarnia	5 00
1082	8 do	William R. Burnett	4e classe	Windsor, Ont.	Windsor	5 00
1083	8 do	Joseph F. Taylor, jun	2e classe	do	do	5 00
1084	8 do	Matthew Hy. Chisholm	do	Milton P.O., Ont.	Toronto	5 00
1085	8 do	Abraham H. B. Neff	4e classe	Humberstone, Ont.	do	5 00
1086	8 do	Enoch Chapman	do	Windsor, Ont.	Windsor	5 00
1087	8 do	Jonathan Lowry	do	do	do	5 00
1088	8 do	Richard Hy. B. Bridge	2e classe	Sydney-Nord, C.-B., N.E.	Halifax	5 00
1089	8 do	Wm. Hy. Durham	4e classe	Homer, Ont.	Toronto	5 00
1090	8 do	Jasper Fowler	1re classe	Victoria, C.-B.	Victoria	5 00
1091	8 do	John F. Cheyne	2e classe	St-Jean, N.-B.	St-Jean	5 00
1092	8 do	Wm. Henry Dewey	3e classe	Ste-Catherine, Ont.	Toronto	5 00
1093	8 do	Daniel Donohue	2e classé	Toronto, Ont.	do	5 00
1094	8 do	Ofot Johnson Swanberg	3e classe	Selkirk, Man.	Selkirk	5 00
1095	8 do	Wm. K. Simpson	4e classe	Toronto, Ont.	Toronto	5 00
1096	8 do	James Levy	3e classe	Winnipeg, Man.	Selkirk	5 00
1097	8 do	James Smith	do	Portage du Rat, Ont.	do	5 00
1098	8 do	Henry Parker	2e classe	Toronto, Ont.	Toronto	5 00
1099	12 do	William McCallum	3e classe	Goderich, Ont.	do	5 00
1100	12 do	William Hannah	2e classe	Halifax, N.-E.	Halifax	5 00
1101	12 do	James Ailles	4e classe	Mimico Asylum, Ont.	Toronto	5 00
1102	12 do	William Caraty	do	Waubaushe, Ont.	do	5 00
1103	12 do	John McRae, jeune	do	Meaford, Ont.	do	5 00
1104	12 do	Christopher Dragoylovich	3e classe	Vancouver, C.-B.	Victoria	5 00
1105	12 do	John Tumilty	4e classe	Victoria, C.-B.	do	5 00
1106	12 do	John J. Weinart	3e classe	Toronto, Ont.	Toronto	5 00
1107	12 do	Samuel Graham	do	Victoria, C.-B.	Victoria	5 00
1108	12 do	Robert Steel	do	do	do	5 00

LISTE des certificats d'aptitude accordés aux mécaniciens, etc.—*Suite.*

N° du certificat.	Date du certificat.	Nom.	Rang.	Adresse.	Où examiné.	Droit.
	1891.					\$ cts.
1109	12 juillet.	Wm. J. Cullum	1ère classe..	Victoria, C.-B.....	Victoria.....	5 00
1110	12 do ..	Frederick Corkey	4e classe...	Barriefield, Ont.....	Kingston....	5 00
1112	12 do ..	John Kennedy	do	Garden Island, Ont.	do	5 00
1113	12 do ..	Edward Jas. Taylor	3e classe....	Kingston, Ont.....	do	5 00
1114	12 do ..	John Allen Wallace	4e classe...	Trenton, Ont.	Toronto.....	5 00
1115	12 do ..	Wm. Julian.....	do	Port-Dalhousie	do	5 00
1116	12 do ..	Herbert T. McLeod	do	Barrie, Ont.....	do	5 00
1117	12 do ..	Jacob York Baker.....	do	Summerton, Ont.....	do	5 00
1118	12 do ..	Elisee Julien	3e classe....	Pembroke, Ont.	Montréal....	5 00
1119	12 do ..	James D. Banks	2e classe....	Toronto, Ont.	Toronto.....	5 00
1120	12 do ..	Wm. Noonan	do	Westport, Ont	do	5 00
1121	12 do ..	Jonathan Taylor	do	Kingston, Ont.....	Kingston....	5 00
1122	12 do ..	George Fleming	do	do	do	5 00
1123	12 do ..	Andrew Simmons	4e classe....	do	do	5 00
1124	5 février.	Richmond B. Halked	Permis	Vancouver, C.-B.....	Victoria.....	5 00
1125	12 do ..	Chas. H. McJunkin	3e classe....	Yarmouth, N.-E.....	Yarmouth....	5 00
1126	12 do ..	Oliver P. St. John	1ère classe...	Toronto, Ont.	Ste-Catherine.	1 00
1127	12 do ..	Francis H. Pearsall.....	Permis	Port-Rowan, Ont.	Toronto....	2 00
1128	17 mars..	James Summers Adam	4e classe....	Toronto, Ont.	do	5 00
1129	17 do ..	George Wm. W. Rankin..	do	Owen-Sound, Ont.	Owen-Sound..	5 00
1130	17 do ..	John H. Hewson	do	do	do	5 00
1131	17 do ..	David L. Johnstone.	3e classe....	Chatham, Ont	Ste-Catherine.	5 00
1132	17 do ..	David Foley.....	2e classe....	Toronto, Ont.	Toronto....	5 00
1133	17 do ..	Samuel A. Mills.....	do	do	do	5 00
1134	17 do ..	Charles A. Farrar	do	Meaford, Ont.....	Owen-Sound..	5 00
1135	17 do ..	Hiram Fred Chute.....	3e classe....	Hampton, N.-B.....	Halifax.....	5 00
1136	17 do ..	John James Cowgill	4e classe....	Victoria, C.-B.....	Victoria.....	5 00
1137	17 do ..	James Baird.....	2e classe....	Toronto, Ont.	Toronto.....	5 00
1138	17 do ..	Ed. John O'Dell.....	4e classe...	do	do	5 00
1139	17 do ..	John Burns	do	Owen-Sound, Ont.....	Owen-Sound..	5 00
1140	17 do ..	Wm. Harwood	do	do	do	5 00
1141	17 do ..	Alex. McKenzie.....	3e classe....	do	do	5 00

LISTE des certificats d'aptitude accordés aux mécaniciens, etc.—*Suite.*

N ^o du certificat.	Date du certificat.	Nom.	Rang.	Adresse.	Où examiné.	Droit.
	1891.					\$ cts.
1142	17 mars...	Wm. F. Watts	2e classe	Ste-Catherine, Ont.	Ste-Catherine.	5 00
1143	17 do ..	James Ryan	4e classe	Newboro', Ont.	Toronto	5 00
1144	17 do ..	Rupert McKay	2e classe	Halifax, N.-E.	Halifax	5 00
1145	17 do ..	Andrew McLaren	4e classe	Warton, Ont.	Owen Sound ..	5 00
1146	17 do ..	Oscar Flummerfelt	2e classe	Ste-Catherine, Ont.	Ste-Catherine.	5 00
1147	17 do ..	Albert Ed. House	3e classe	Port-Dalhousie, Ont	do ..	5 00
1148	17 do ..	Alma Lowder	4e classe	Ste-Catherine, Ont.	do ..	5 00
1149	17 do ..	Wm. Henry Linter	3e classe	do ..	do ..	5 00
1150	17 do ..	Anthony Strong	4e classe	Kingston, Ont	Kingston.	5 00
1151	17 do ..	John W. Hunter	do	do ..	do ..	5 00
1152	21 do ..	George Booth	3e classe	do ..	Toronto	5 00
1153	21 do ..	Isaac Moudeland	4e classe	Victoria, C.-B.	Victoria	5 00
1154	21 do ..	Wm. Parker	2e classe	Kingston, Ont	Kingston.	5 00
1155	21 do ..	John Bolton	4e classe	do ..	do ..	5 00
1156	21 do ..	Alex. McRae	2e classe	Toronto, Ont	Toronto	5 00
1157	21 do ..	Wm. Chas. Spencer	4e classe	Kingston, Ont	Kingston	5 00
1158	21 do ..	Mathew Hayes	3e classe	Toronto, Ont	Toronto	5 00
1159	21 do ..	Eugène Belanger	2e classe	Lévis, Qué.	Québec	5 00
1160	21 do ..	Wm. Phipps	do	Collingwood, Ont.	Toronto	5 00
1161	21 do ..	Alex. Crimstie	do	Glasgow, Ecosse	Halifax	5 00
1162	21 do ..	Andrew S. Foster	do	Yarmouth, N.-E.	Yarmouth	5 00
1163	21 do ..	Henry Wilson	3e classe	Victoria, C.-B.	Victoria	5 00
1164	21 do ..	Lawson B. Cronk	do	Dresden, Ont.	Toronto	5 00
1165	21 do ..	Geo. Elias Wilson	do	Port-Stanley, Ont.	do	5 00
1166	21 do ..	Silas Calder Soules	do	Queensville, Ont	do	5 00
1167	21 do ..	Bertram Meyers	4e classe	Toronto, Ont.	do	5 00
1168	21 do ..	Frank White	2e classe	do ..	do ..	5 00
1169	21 do ..	Edward Wm. Fox	3e classe	do ..	do ..	5 00
1170	21 do ..	James H. Ellis	1ère classe	do ..	do ..	5 00
1171	21 do ..	Amos Knox	3e classe	Sydney-Nord, N.-E.	Halifax	5 00
1172	21 do ..	Saml. James Giles	4e classe	Toronto, Ont.	Toronto	5 00
1173	21 do ..	Robt. Wm. Moore	do	Hamilton, Ont.	do	5 00

LISTE des certificats d'aptitude accordés aux mécaniciens, etc.—*Suite.*

N ^o du certificat.	Date du certificat.	Nom.	Rang.	Adresse.	Où examiné.	Droit.
	1891.					\$ cts.
1174	21 mars ..	Alex. Barton.....	3e classe.....	Kingston, Ont.....	Kingston.....	5 00
1175	21 do ..	Saml. Gillespie.....	2e classe.....	Toronto, Ont.....	Toronto.....	5 00
1176	21 do ..	John McDonald.....	4e classe.....	Hamilton, Ont.....	do.....	5 00
1177	21 do ..	Constant Hamel.....	2e classe.....	Lotbinière, Qué.....	Lotbinière.....	...
1178	6 avril ..	Frank H. Tovey.....	4e classe.....	Victoria, C.-B.....	Victoria.....	5 00
1179	14 do ..	Wm. P. Lindley.....	2e classe.....	do.....	do.....	5 00
1180	14 do ..	George Crandell.....	3e classe.....	Lindsay, Ont.....	Toronto.....	5 00
1181	14 do ..	Wm. Wallace Savage.....	Permis.....	Toronto, Ont.....	do.....	2 00
1182	14 do ..	George H. Shutliffe.....	do.....	Gananoque, Ont.....	Kingston.....	2 00
1883	2 juin ..	Adelard Lapointe.....	4e classe.....	Village Lauzon, Qué.....	Québec.....	5 00
1184	2 do ..	Hilaire Mercier.....	do.....	do Bienville, Qué..	do.....	5 00
1185	2 do ..	Gimes Bressoni.....	do.....	do do.....	do.....	5 00
1186	2 do ..	John McKinnon.....	do.....	Charlottetown, I.P.-E.	Halifax.....	5 00
1187	2 do ..	Wm. J. Keimedy.....	do.....	Sorel, Qué.....	Québec.....	5 00
1188	2 do ..	Robt. S. Cunningham.....	do.....	New-Westminster, C.-B.	Victoria.....	.....
1189	2 do ..	Erastus H. H. Lovitt.....	do.....	Yarmouth, N.-E.....	Halifax.....	5 00
1190	2 do ..	Edward Lloyd.....	do.....	Kentville, N.-S.....	do.....	5 00
1191	2 do ..	James Heay.....	3e classe.....	Victoria, C.-B.....	Victoria.....	5 00
1192	2 do ..	Saml. Brunelle.....	do.....	Champlain, Qué.....	Montréal.....	5 00
1193	2 do ..	George Lumsden.....	do.....	Eustache, Man.....	Selkirk.....	5 00
1194	2 do ..	Edward Tames.....	do.....	Huntsville, Ont.....	Toronto.....	5 00
1195	2 do ..	Alex. Lewis.....	do.....	Owen-Sound, Ont.....	do.....	5 00
1196	2 do ..	Michel Latulippe.....	2e classe.....	Village Lauzon, Qué.....	Québec.....	5 00
1197	2 do ..	Achille Michaud.....	do.....	St-Sauveur, Qué.....	do.....	5 00
1198	2 do ..	James Morron.....	do.....	Halifax, N.-E.....	Halifax.....	5 00
1199	2 do ..	Frank DeWolfe Cahan.....	1re classe.....	Yarmouth, N.-E.....	do.....	5 00
1200	2 do ..	Wm. Caro Higgins.....	3e classe.....	Kéwatin, T.N.-O.....	Selkirk.....	.....
1201	9 do ..	Edwd. Abbey.....	4e classe.....	Toronto, Ont.....	Toronto.....	5 00
1202	16 do ..	Wm. Moses Hyde.....	do.....	Dresden, Ont.....	do.....	5 00
1203	16 do ..	Robert Craig.....	do.....	Windsor, Ont.....	do.....	5 00
1204	16 do ..	Joseph Boisvert.....	do.....	Sorel, Qué.....	Québec.....	5 00
1205	16 do ..	John Gonyea.....	Permis.....	Smith's Falls, Ont.....	Kingston.....	2 00

LISTE des certificats d'aptitude accordés aux mécaniciens, etc.—*Suite.*

N ^o du certificat.	Date du certificat.	Nom.	Rang.	Adresse.	Où examiné.	Droit.
	1891.					\$ cts.
1206	16 juin ..	Wm. Powers.....	Permis.....	Tyendinaga, Ont.....	Kingston.....	2 00
1207	16 do ..	Jerome Young.....	do	Peterboro', Ont.....	do	2 00
1208	16 do ..	Wm. A. McWilliam.....	do	Kingston, Ont.....	do	2 00
1209	4 juillet..	Thos. A. Russell.....	3e classe.....	Toronto, Ont.....	Toronto.....	5 00
1210	8 do ..	George Caister.....	4e classe.....	Ste-Catherine, Ont.....	do	5 00
1211	9 do ..	George MacGregor.	do	Victoria, C.-B.....	Victoria.....	5 00
1212	9 do ..	Edwin Verney.....	do	Toronto, Ont.....	Toronto.....	5 00
1213	9 do ..	John D. Adams.....	Permis.....	Parry-Sound, Ont.....	Parry Sound..	2 00
1214	9 do ..	Wm. M. Moore.....	do	Orillia, Ont.....	Orillia.....	2 00
1215	9 do ..	Arthur Thos. Lowe.....	do	Port-Carling, Ont.....	Port-Carling..	2 00
1216	9 do ..	Martin L. Crandell.....	do	Port-Perry, Ont.....	Kingston.....	2 00
1217	9 do ..	Saml. R. Heenan.....	do	Cardinal, Ont.....	do	2 00
1218	9 do ..	George Dube.....	do	Pénétanguishene, Ont.....	Pénétanguishene Kingston.....	2 00
1219	19 do ..	Henry Geddown.....	do	Kingston, Ont.....	Kingston.....	00
1220	20 do ..	Clement Montville.....	do	Thurso, Qué	Montréal.....	2 00
1221	1er août..	Thos. Hy. Sheffield.....	do	Sutton-Ouest, Ont.....	Pte Jackson..	2 00
1222	1er do ..	James Summers Adam....	do	Toronto, Ont.....	Pte Roach...	2 00
1223	1er do ..	Fredk. Rutherford.....	do	Pénétanguishene, Ont.....	Pénétanguishene Kingston.....	2 00
1224	4 do ..	Charles Gravelles.....	do	Bridgeworth, Ont.....	Kingston.....	2 00
1225	5 do ..	Frank Massan.....	do	Lindsay, Ont.....	Lindsay.....	2 00
1226	5 do ..	Fredk. J. Parkin.....	do	do	do	2 00
1227	26 do ..	François Teterreau.....	3e classe.....	Lachine, Qué	Lachine.....	5 00
1228	26 do ..	Henry Greenway.....	Permis.....	Vancouver, C.-B.....	Vancouver....	2 00
1229	15 sept..	Thos. O. Mara.....	do	Lombardy, Ont.....	Lombardy....	2 00
1230	1er juin ..	Geo. Ed. Burrows.....	3e classe.....	Barrington, N.-E.....	Barrington...	5 00
1231	4 déc. .	Larue Smith.....	Permis.....	Blenheim, Ont.....	Toronto.....	2 00
1232	29 do ..	Sandford Donnelly.....	3e classe.....	Kingston, Ont.....	do	5 00
1233	29 do ..	Thos. Crossley.....	4e classe.....	Toronto, Ont.....	do	5 00
1234	29 do ..	Geo. Simons.....	do	Hamilton, Ont.....	do	5 00
1235	29 do ..	Napoléon Lecours.....	2e classe.....	Village Bienville, Qué..	Québec.....	5 00
1236	29 do ..	Harry Brownley.....	do	Toronto, Ont.....	Toronto.....	5 00
1237	29 do ..	James Wallace.....	4e classe	Victoria, C.-B.....	Victoria.....	5 00

LISTE des certificats d'aptitude délivrés aux mécaniciens, etc.—*Fin.*

N ^o du certificat.	Date du certificat.	Nom.	Rang.	Adresse.	Où examiné.	Droit.
	1891.					\$ cts.
1238	29 déc....	Pierre LeBlanc.....	4e classe.....	Carleton, Qué.	Québec.....	5 00
1239	29 do	James Kelly.....	do	Halifax, N.-E.	Halifax.....	5 00
1240	29 do	Robt. R. Harvie.....	do	Barrington, N.-E.	do	5 00
1241	29 do	Joseph H. Londen.	do	Creemore, Ont.....	Toronto	5 00
1242	30 do	Fredk. C. Dougall.....	do	Victoria, C.-B.	Victoria.....	5 00
1243	30 do	Thos. S. Moffat.....	do	do	do	5 00
1244	30 do	David L. Rainy.....	3e classe	New-Westminster, C.-B.	do	5 00
1245	30 do	Edmond C. Shepherd.....	2e classe.....	Victoria, C.-B.....	do	5 00

ANNEXE No 16.

LISTE des certificats d'aptitude accordés aux capitaines et seconds de longs cours à l'étranger, pendant l'année finissant le 30 novembre 1891.

N ^o du certificat.	Date du certificat.	Nom.	Rang.	Adresse.	Où examiné.	Droit.
	1890.					\$ cts.
2811	10 déc...	Harry Gauhroger	2e second...	Victoria, C.-B.	Victoria.....	5 00
2812	26 do ...	Joseph Frève	Capitaine...	Cacouna, Qué.....	Québec.....	10 00
2813	26 do ...	John A. Ljungherg.....	Second....	Saint-Jean, N.-B.....	Saint-Jean...	5 00
2814	26 do ...	Nelson Smith.....	do	do	do	5 00
2815	26 do ...	Perry Ells Knowlton.....	do	Advocate Harbour, N.-E.	do	5 00
2816	26 do ...	James L. Mosher.....	do	Avondale, N.-E.....	Halifax	5 00
2817	26 do ...	Lewis Fielden.....	dc	Hantsport, N.-E.....	do	5 00
2818	26 do ...	Murray McDonald.....	do	Main-à-Dieu.....	do	5 00
2819	26 do ...	Fraser Hunter.....	Capitaine...	Mount Denson, N.-E....	do	10 00
2820	26 do ...	Adelbert F. McKay	Second....	Barton, N.-E.....	Yarmouth....	5 00
2821	26 do ..	Fredk. M. Cosman	Capitaine...	Yarmouth, N.-E.....	do	10 00
2822	17 janv... 1891.	John Pratt.....	Second....	Cheverie, N.-E.....	Halifax	5 00
2823	17 do ...	Richard John Warner	Capitaine...	Plympton, N.-E.....	do	10 00
2824	4 do ...	Leander H. Porter.....	Second....	Lower Granville, N.-E..	Saint-Jean...	5 00
2825	7 fév....	James P. Bendrot	Capitaine...	Victoria, C.-B.....	Victoria. ...	10 00
2826	7 do ...	Fredk. W. Blanvelt.....	do	Tusket, N.-E.....	Yarmouth....	10 00
2827	7 do ...	Arthur E. Morgan.....	Second....	Victoria, C.-B.....	Victoria.....	5 00
2828	7 do ...	David A. Scott.....	do	Windsor, N.-E.....	Halifax .....	.....
2829	7 do ...	Chas. A. Muggah.....	do	Sydney, C.-B.....	do	5 00
2830	7 do ...	William Salisbury	Capitaine...	Rivière John, N.-E.....	do	10 00
2831	7 do ...	John W. Baxter.....	do	Sheffield, N.-E.....	do	10 00
2832	7 do ...	James K. Johnson.....	Second..	Rivière John, N.-E.	do	5 00
2833	26 do ...	Edward R. Dunham.....	Capitaine...	Saint-Jean, N.-B.....	Saint-Jean...	10 00
2834	26 do ...	Patk. Ed. McMurray.....	do	do	do	10 00
2835	26 do ...	James S. Osborn.....	do	do	do	10 00

LISTE des certificats d'aptitude délivrés aux capitaines et seconds, etc.—*Suite.*

N ^o du certificat.	Date du certificat.	Nom.	Rang.	Adresse.	Où examiné.	Droit.
	1890.					\$ cts.
2836	26 fév....	Wm. Henry Carson.....	Capitaine..	St-Martin, N.-B.....	St-Jean	10 00
2837	26 do ..	Albert J. Smith	do	Shédiac, N.-B	do .....	.....
2838	26 do ..	Ed. J. King.....	Second.....	St-Jean, N.-B.	do	5 00
2839	26 do ..	Nils G. Thouson	do	do	do	5 00
2840	26 do ..	Edson S. Crowe	do	Burnt Coat, N.-E.....	do	5 00
2841	10 mars ..	Narcisse J. Porter	do	Tusket Wedge, N.-E....	Yarmouth....	5 00
2842	10 do ..	Harry P. Smith	do	Cheverie, N.-E	do	5 00
2843	10 do ..	Lloyd D. Vance	Capitaine..	Masstown, N.-E.....	Halifax	10 00
2844	10 do ..	Millidge Mailman	Second.....	Bridgewater, N.-E.....	do	5 00
2845	10 do ..	Joseph Monteith.....	Capitaine ..	Maitland, N.-E.....	do	10 00
2846	10 do ..	Hector Campbell.....	do	Cap-Traverse, I.P.-E....	do	10 00
2847	10 do ..	Frank B. Baker	do	Yarmouth, N.-E.....	do	10 00
2848	10 do ..	Donald Urquhart.....	do	Victoria, C.-B.....	Victoria.....	.....
2849	6 avril ..	Wm. F. Spurr	do	Clements West, N.-E....	St-Jean	5 00
2850	6 do ..	Nelson A. Withers.....	do	St-Jean, N.-B.....	do	10 00
2851	6 do ..	Wm. A. Irvine.....	do	Victoria, C.-B.....	Victoria.....	10 00
2852	6 do ..	William M. Collins.....	Second.....	Advocate-Harbour, N.-E	St-Jean.	5 00
2853	17 do ..	Paul Lachance.....	Capitaine ..	St-Jean, Qué	Québec.....	10 00
2854	17 do ..	Jean B. Patoine.....	2e second..	Bienville, Qué	do	5 00
2855	17 do ..	Joseph Délisle.....	do	St-Jean, Ile d'Orléans, Qué.	do	5 00
2856	17 do ..	Adélaré Sansterre	do	St-Michel, Qué	do	5 00
2857	17 do ..	Wm. Caddell.....	do	Maitland, N.-E	Halifax	5 00
2858	17 do ..	Wm. C. Sanders	Second.....	Hartford, N.-E.....	Yarmouth...	5 00
2859	17 do ..	Louis LeBourdais.....	do	L'Islet, Qué	Québec.	5 00
2860	4 mai ..	Jacob H. Cummings.....	do	Londonderry, N.-E.....	St-Jean	5 00
2861	4 do ..	James H. Holmes.....	do	St-Jean, N.-B.....	do	5 00
2862	4 do ..	Hugh McMaster.....	do	do	do .....	.....
2863	4 do ..	John A. Mooney.....	Capitaine ..	do	do	10 00
2864	4 do ..	John Joseph Campbell.....	do	do	do	10 00
2865	30 avril ..	Carsten C. Heeshen.....	Second.....	Halifax, N.-E.....	Halifax.....	5 00
2866	1er juin..	David Fitzpatrick	do	St-Jean, N.-B.....	St-Jean	5 00
2867	1er do ..	Wm. H. McKenzie.....	do	do	do	5 00

LISTE des certificats d'aptitude délivrés aux capitaines et seconds, etc.—*Suite.*

N ^o du certificat.	Date du certificat.	Nom.	Rang.	Adresse.	Où examiné.	Droit.	
						\$	cts.
	1891.						
2868	1er juin ..	Alex. Thompson	Capitaine ..	St-Jean, N.-B.	St-Jean.....	10	00
2869	16 do ..	Joseph E. Jones	2e second..	Wolfville, N.-E.	Halifax.....	5	00
2870	16 do ..	James B. Kehoe	Capitaine ..	Maitland, N.-E.	do	10	00
2871	16 do ..	James Dollar.....	do ..	Brooklyn, N.-E.	do	10	00
2872	16 do ..	Joseph Delisle.....	Second.....	St-Jean, Ile d'Orléans, Q.	Québec.....	5	00
2873	7 juill. ..	Henry A. Smith	Capitaine ..	Yarmouth, N.-E.	Yarmouth....		
2874	7 do ..	Geo. R. Vickery.....	do ..	Pembroke, N.-E.	do	10	00
2875	7 do ..	James T. O'Neil.....	Second.....	Port Medway, N.-E.	Halifax.....	5	00
2876	7 do ..	Harry C. Ellis.....	do	Maitland, N.-E.	do	5	00
2877	7 do ..	Fred. N. Malcolm.....	Capitaine ..	Cheverie, N.-E.	do	10	00
2878	7 do ..	James Lumbard.....	do ..	Medford, N.-E.	do	10	00
2879	13 do ..	J. Wm. Hamilton	do ..	St-Jean, N.-B.	St-Jean.....		
2880	13 do ..	Wm. Hy. Coonan.....	do ..	Harvey, N.-B.	do	10	00
2881	13 do ..	Geo. C. Robbins.....	Second.....	Yarmouth, N.-E.	do		
2882	13 do ..	Ernest H. Porter.....	do	Pembroke, N.-E.	Yarmouth....	5	00
2883	24 août..	Geo. R. Marsters.....	2e do ..	Summerville, N.-E.	Halifax.....	5	00
2884	24 do ..	John D. McKenzie.....	Second.....	Pictou, N.-E.	do	5	00
2885	24 do ..	Wm. F. Butler.....	Capitaine ..	Halifax, N.-E.	do	10	00
2886	24 do ..	Samuel A. Parker	Second.....	Walton, N.-E.	do	5	00
2887	24 do ..	James W. McKenzie.....	Capitaine ..	Pictou, N.-E.	do	10	00
2888	24 do ..	John Wilson.....	Second.....	Victoria, C.-B.	Victoria.....	5	00
2889	10 sept.	Amos Davison.....	Capitaine ..	Hantsport, N.-E.	Halifax.....	10	00
2890	10 do ..	Albert Mailman	do ..	Annapolis, N.-E.	do	10	00
2891	10 do ..	James W. Gould.....	do ..	Canada Creek, N.-E.	do	10	00
2892	10 do ..	James F. Dill.....	Second.....	Newport, N.-E.	do	5	00
2893	10 do ..	Reginald H. Campbell.....	do ..	Liverpool, N.-E.	do	5	00
2894	10 do ..	Enoch H. Sutles.....	do ..	Halifax, N.-E.	do		
2895	10 do ..	Chas. D. Bowers.....	Capitaine ..	Bridgewater, N.-E.	do	10	00
2896	28 do ..	David S. Doty.....	do ..	Hebron, N.-E.	Yarmouth....	10	00
2897	28 do ..	Henry Nickerson.....	do ..	Wood's Harbour, N.-E.	do		
2898	28 do ..	Chas. T. Porter.....	do ..	Spencer's Island, N.-E.	St-Jean.....		
2899	28 do ..	Thos. Kiffin.....	do ..	St-Jean, N.-B.	do	10	00

LISTE des certificats d'aptitude délivrés aux capitaines et seconds, etc.—*Suite.*

N ^o du certificat.	Date du certificat.	Nom.	Rang.	Adresse.	Où examiné.	Droit.
	1891.					\$ cts.
2900	24 oct....	Chas. Gormley.....	Second.....	Hantsport, N.-E.....	Saint-Jean....	.....
2901	24 do ..	Henry E. Newman.....	Capitaine...	Saint-Jean, N.-B.	do .....	.....
2902	24 do ..	John Ed. G. Weston.....	do	Chatham, N.-B.....	do	10 00
2903	24 do ..	Raymond L. Holder.....	do	Saint-Jean, N.-B.....	do .....	.....
2904	24 do ..	James W. Calhoun.....	do	do	do	10 00
2905	28 do ..	John C. Amberman.....	do	Granville, N.-E.....	Halifax.....	10 00
2906	30 do ..	John Ed. Fulton.....	Second.....	Noel, N.-E.	do	5 00
2907	16 nov....	Peter LeBlanc.....	Capitaine...	Arichat, N.-E.....	do	10 00
2908	16 do ..	Chas. C. Graham.....	do	Maitland, N.-E.....	do	10 00
2909	16 do ..	Wm. Caddell.....	do	do	do	10 00
2910	16 do ..	Judson W. Robbins.....	Second.....	Yarmouth, N.-E.....	Yarmouth....	5 00
2911	21 do ..	John S. Kiffin.....	do	Saint-Jean, N.-B.....	Saint-Jean....	5 00
2912	21 do ..	Wm. H. Davis.....	do	Clifton, N.-E.....	do	5 00
2913	4 déc....	Daniel H. Andrews.....	do	Arcadia, N.-E.....	Yarmouth....	5 00
2914	22 do ..	Albert Lockett.....	Capitaine...	Carleton, N.-B.....	Saint-Jean....	10 00
2915	22 do ..	Thos. Haley.....	do	do	do	5 00
2916	22 do ..	Lewis C. Crow.....	Second.....	Noel, N.-E.....	do	5 00
2917	22 do ..	Geo. L. Folker.....	do	Hantsport, N.-E.....	Halifax....	5 00
2918	22 do ..	Pellman Bezanson.....	do	do	do	5 00
2919	22 do ..	James E. Blackadder.....	do	Wolfville, N.-E.....	do	5 00

LISTE des certificats d'aptitude délivrés aux capitaines et seconds de navires de l'intérieur et de cabotage, pour l'année expirée le 31 décembre 1891.

N° du certificat.	Date du certificat.	Nom.	Rang.	Adresse.	Où examiné.	Droit.
	1890.					\$ cts.
710	10 déc. ...	Frederick Rogney	Second.....	Garden Island, Ont.....	Kingston.....	4 00
711	10 do ..	Alex. Rose	Capitaine ..	Midland, Ont.....	Ste-Catherine.	8 00
712	10 do ..	Julius Leroux	do	do	do ..	8 00
713	10 do ..	Wm. Seaman	do	Collingwood, Ont.....	do ..	8 00
714	26 do ..	Frank M. Buck.....	do	Dorchester, N.-E.....	Saint-Jean...	8 00
715	26 do ..	Robt. J. Janes	do	Saint-Jean, N.-B.....	do	8 00
716	31 do ..	Norman S. McKinnon.....	do	Yarmouth, N.-B.....	Yarmouth...	8 00
717	3 janv... 1891.	James Findall	Second.....	Midland, Ont.....	Ste-Catherine.	4 00
718	3 do ..	Frederick Freck.....	Capitaine ..	Sault Ste-Marie, Ont....	do ..	8 00
719	3 do ..	Joseph Granville.....	Second.....	Southampton, Ont.....	do ..	4 00
720	3 do ..	Arthur Clark	Capitaine ..	Collingwood, Ont.....	do ..	8 00
721	3 do ..	Stephen Saxby	Second.....	Hamilton, Ont.....	Toronto	4 00
722	3 do ..	Wm. C. Jordan.....	Capitaine ..	Collingwood, Ont.....	Ste-Catherine.	8 00
723	3 do ..	John McCannel	do	do	do ..	8 00
724	3 do ..	John Soden.....	do	Midland, Ont.....	do ..	8 00
725	3 do ..	Michael Brennan.....	Second.....	Kingsville, Ont.....	do ..	4 00
726	21 do ..	Edgar Bigelow	Capitaine ..	Medford, N.-E.....	Saint-Jean...	8 00
727	21 do ..	Thos. Hy. Benwill	do	Cape Chin, Ont.....	Ste-Catherine.	8 00
728	21 do ..	Robt. Cooney.....	do	Port-Dalhousie, Ont....	do ..	8 00
729	21 do ..	Joseph Noble.....	do	Goderich, Ont.....	do ..	8 00
730	21 do ..	Wm. Rixon	do	Owen-Sound, Ont.	do ..	8 00
731	21 do ..	Hans Holyorsen	do	do	Toronto	8 00
732	21 do ..	John Whiteside	do	do	do	8 00
733	21 do ..	Robt. Brown.....	Second.....	Kilsyth, Ont.....	Ste-Catherine.	4 00
734	21 do ..	Robt. Reynolds.....	do	Penetanguishene, Ont...	do ..	4 00
735	21 do ..	Angus L. Kennedy	do	Stirling Falls, Ont.....	Gravenhurst..	4 00
736	21 do ..	John Grant	do	Hamilton, Ont.....	Ste-Catherine.	4 00
737	21 do ..	Wm. Kitchen	Capitaine ..	Midland, Ont.....	do ..	8 00
738	21 do ..	James Baxter	do	Goderich, Ont.....	do ..	8 00
739	7 fév ...	Josephat Sauvageau	do	Deschambault, Qué.....	Québec.....	8 00
740	7 do ..	Leonard W. Morrow.....	Second.....	Victoria, C.-B.....	Victoria.....	4 00

LISTE des certificats d'aptitude accordés aux capitaines et seconds, etc.—*Suite.*

N ^o du certificat.	Date du certificat.	Nom.	Rang.	Adresse.	Où examiné.	Droit.
	1891.					\$ cts.
741	7 février.	W. C. P. Clarke	Second.....	Victoria, C.-B.....	Victoria.....	4 00
742	7 do ..	John G. Ainslie	Capitaine...	Owen-Sound, Ont.	Ste-Catherine.	8 00
743	7 do ..	Thomas E. Zink.....	do ..	Lunenburg, N.-E.....	Lunenburg ..	8 00
744	7 do ..	Alex. E. Lindgvist	do	Revelstoke, C.-B.....	Victoria.....	8 00
745	7 do ..	Frank German	Second	Penetanguishene, Ont...	Ste-Catherine.	4 00
746	7 do ..	Alex. McGregor.....	do	Tiverton, Ont.....	do ..	4 00
747	7 do ..	James Morrison	Capitaine..	Parrsboro', N.-E	Saint-Jean...	8 00
748	7 do ..	Frank Granville	do	Southampton, Ont. . . .	Ste-Catherine.	8 00
749	7 do ..	H. W. Hebb	do	Lunenburg, N.-E.....	Lunenburg ..	8 00
750	7 do ..	William Wright	Second.....	Toronto, Ont.	Toronto	4 00
751	18 do ..	John McGowan	do	do	do	4 00
752	18 do ..	Grant G. Horne.....	do	Ile Wolfe, Ont.	Kingston.....	4 00
753	18 do ..	Malcolm M. Morris.....	Capitaine..	Advocate Harbour, N.-E.	Saint-Jean...	8 00
754	18 do ..	Colon J. Terrio.	do	Arichat-Ouest, N.-E....	Sydney, C.-B.	8 00
755	18 do ..	Thos. A. Currie	do	Golden Valley Harbour, Ont.	Ste-Catherine.	8 00
756	20 do ..	William D. Graham.....	do	Ste-Catherine, Ont.	do ..	8 00
757	20 do ..	John V. Morrill.....	Second... ..	Sarnia, Ont.	Ste-Catherine.	4 00
758	20 do ..	David McCormack.....	do	Ile Pelée, Ont.....	do ..	4 00
759	20 do ..	Joseph Hough.	Capitaine..	Port-Stanley, Ont.	do ..	8 00
760	20 do ..	Andrew Walsh.....	do	Ste-Catherine, Ont. . . .	do ..	8 00
761	20 do ..	Alex. McCullough.....	Second.....	Port-Dalhousie, Ont.	do ..	4 00
762	20 do ..	Wm. T. Robertson.....	do	Owen-Sound, Ont.	do ..	4 00
763	4 mars ..	Alfred Burritt.....	Capitaine..	Thornbury, Ont.	do ..	8 00
764	4 do ..	James Sutherland.....	do	Goderich, Ont.	do ..	8 00
765	4 do ..	Wm. McCracken.....	Second.....	Port-Colborne, Ont.	do ..	4 00
766	4 do ..	Esrom Lewis	Capitaine..	Sydney, B.-C., N.-E....	Sydney, C.-B..	8 00
767	4 do ..	Joseph N. Berry	do	B.-pas. de Granville, N.-E	Saint-Jean...	8 00
768	4 do ..	Judson E. Hamilton.....	do	Cape Hopewell, N.-B....	do ..	8 00
769	4 do ..	Christopher Richter.....	Second.....	Saint-Jean, N.-B.....	do ..	4 00
770	4 do ..	Robert Ivey	do	Owen-Sound, Ont.	Ste-Catherine.	4 00
771	12 do ..	John James McLaren.....	do	Ste-Catherine, Ont.....	do ..	4 00
772	12 do ..	Donald Campbell.....	do	Owen-Sound, Ont.	Toronto	4 00

LISTE des certificats d'aptitude accordés aux capitaines et seconds, etc.—*Suite.*

N ^o du certificat.	Date du certificat.	Nom.	Rang.	Adresse.	Où examiné.	Droit.
	1891.					\$ cts.
773	12 mars...	Thomas A. Nicholson.....	Second.....	Gananoque, Ont.....	Ste-Catherine.	4 00
774	12 do ..	Thomas M. Harding.....	do	Yarmouth, Ont.....	Yarmouth....	4 00
775	12 do ..	Charles F. Lewis.....	do	Freeport, N.-E.....	do	4 00
776	12 do ..	Henry Wm. King.....	do	Toronto, Ont.....	Toronto.....	4 00
777	12 do ..	Alfred Hicks.....	Capitaine...	Pictou, N.-E.....	Kingston.....	8 00
778	12 do ..	Robert A. Welsh.....	do	Saint-Martin, N.-B.....	Saint-Jean....	8 00
779	12 do ..	Ezra Forsyth.....	do	Saint-Jean, N.-B.....	do	8 00
780	12 do ..	Leverett A. Hauselpecker...	do	do	do	8 00
781	12 do ..	John Shane.....	Second.....	Chutes de Fénélon, Ont.	Kingston.....	4 00
782	12 do ..	Samuel Wright.....	do	Owen-Sound, Ont.....	Toronto.....	4 00
783	1er avril..	John A. Willett.....	Capitaine...	Main-à-Dieu, C.-B.....	Sydney.....	8 00
784	1er do ..	Alfred Langlois.....	do	Descouse, N.-E.....	do	8 00
785	1er do ..	Josiah Gosse.....	do	Victoria, C.-B.....	Victoria.....	8 00
786	1er do ..	George R. Longley.....	Second.....	Ste-Catherine, Ont.....	Ste-Catherine.	4 00
787	1er do ..	Edward Morden.....	Capitaine..	Oakville, Ont. /.....	do ..	8 00
788	1er do ..	George Irwin.....	do	Port-Dalhousie, Ont.....	do ..	8 00
789	1er do ..	Thomas A. Martin.....	do	Owen-Sound, Ont.....	do ..	8 00
790	1er do ..	James M. Steeves.....	do	Dover, N.-E.....	Saint-Jean..	8 00
791	1er do ..	William Millard.....	do	Sarnia, Ont.....	Ste-Catherine.	8 00
792	1er do ..	Henry Mecrate.....	Second.....	do	do ..	4 00
793	1er do ..	Frank Cotton.....	do	Ste-Catherine.....	do ..	4 00
794	1er do ..	Williard Stevens.....	Capitaine..	Kingston, Ont.....	Kingston.....	8 00
795	1er do ..	James W. McCoppen.....	do	Port-Colborne, Ont.....	Ste-Catherine.	8 00
796	1er do ..	Robert H. Fleming.....	do	Saint-Jean, N.-B.....	Saint-Jean....	8 00
797	6 do ..	John F. Quinn.....	do	Ste-Catherine, Ont.....	Ste-Catherine.	8 00
798	6 do ..	Danford W. Greenfield ..	do	Rivière Herbert, N.-E..	Saint-Jean....	8 00
799	10 do ..	Christian Iverson.....	do	Lunenburg, N.-E.....	Lunenburg ...	8 00
800	10 do ..	Adelard Sansterre.....	do	Saint-Michel, P.Q.....	Québec.....	8 00
801	10 do ..	James Moreau.....	do	Port-Severn, Ont.....	Ste-Catherine.	8 00
802	10 do ..	Dennis Mullaney.....	do	Milford, N.-B.....	Saint-Jean....	8 00
803	14 do ..	Henry Wm. Hatfield.....	do	Port-Grenville, N.-E....	Halifax.....	8 00
804	14 do ..	Wm. Hamilton.....	do	Collingwood, Ont.....	Ste-Catherine.	8 00

LISTE des certificats d'aptitude accordés aux capitaines et seconds, etc.—*Suite.*

N ^o du certificat.	Date du certificat.	Nom.	Rang.	Adresse.	Où examiné.	Droit.
	1892.					\$ cts.
805	14 avril ..	Colon P. Lawson.....	Second.....	Ile Pelée, Ont.....	Ste-Catherine.	4 00
806	14 do ..	Fred. Johnson.....	Capitaine..	Midland, Ont.....	do ..	8 00
807	18 do ..	Maurice V. Smith.....	do ..	Saint-Jean, N.-B.....	Saint-Jean....	8 00
808	18 do ..	Wm. Kingston ..	do ..	Port-Colborne, Ont.....	Ste-Catherine.	8 00
809	18 do ..	Jackson Smith.....	Second.....	Palermo, Ont.....	do ..	4 00
810	18 do ..	Henry Mawdesley.....	Capitaine..	Thorold, Ont.....	do ..	8 00
811	18 do ..	Geo. Angus McFarlane ..	do ..	Lincoln, N.-B.....	Saint-Jean....	8 00
812	18 do ..	Alex. L. Grisdale ..	do ..	Port-Colborne, Ont.....	Ste-Catherine.	8 00
813	21 do ..	Ed. O'Neil ..	Second.....	do ..	do ..	4 00
814	21 do ..	Patrick L. Mooney.....	Capitaine..	Morpeth, Ont.....	do ..	8 00
815	24 do ..	Dennis McMullins.....	do ..	Toronto, Ont.....	do ..	8 00
816	24 do ..	Robert C. Irwin ..	Second.....	Montréal, Qué.....	Kingston ..	4 00
817	24 do ..	Fenwick P. Shields ..	do ..	Saint-Jean, N.-B.....	Saint-Jean....	4 00
818	24 do ..	Edward Perley ..	Capitaine..	do ..	do ..	8 00
819	24 do ..	John E. Muggah ..	do ..	Sydney, C.B., N.-E.....	Sydney, C.-B.	8 00
820	30 do ..	Wm. Ed. Ryder.....	do ..	Lower Granville, N.-E.	Saint-Jean....	8 00
821	1er mai ..	August J. Ryerse ..	Second.....	Vancouver, C.-B.....	Victoria.....	4 00
822	1er do ..	Annulé ..				
823	1er do ..	Wm. Chas. Playster.....	Second.....	Collingwood, Ont.	Ste-Catherine.	4 00
824	1er do ..	Robert Austin ..	do ..	Port-Dover, Ont.....	do ..	4 00
825	1er do ..	Ed. John Repath.....	do ..	Toronto, Ont.....	do ..	4 00
826	1er do ..	Alfred Covell ..	Capitaine..	Brighton, Ont.....	do ..	8 00
827	1er do ..	Henry Kerby.....	do ..	Dresden, Ont.....	do ..	8 00
828	1er do ..	Hy. S. B. Donaldson.....	do ..	Toronto, Ont.....	do ..	8 00
829	1er do ..	Edward M. Foster.....	do ..	Port-Dover, Ont.....	do ..	8 00
830	12 do ..	John Macaulay ..	do ..	Southampton, Ont ..	do ..	8 00
831	12 do ..	Geo. H. Playter.....	do ..	Collingwood, Ont.	do ..	8 00
832	12 do ..	Christopher Wilson.....	do ..	Parrsboro', N.-E.....	Saint-Jean....	
833	12 do ..	James Herwin.....	do ..	Sarnia, Ont.....	Ste-Catherine.	8 00
834	12 do ..	Hugh J. Hagan ..	do ..	Ste-Catherine, Ont.	do ..	8 00
835	12 do ..	Angus J. McNeil.....	do ..	Saint-Jean, N.-B.....	Saint-Jean....	8 00
836	29 do ..	James F. Calbick ..	Second.....	Gananoque, Ont.....	Kingston ..	4 00

LISTE des certificats d'aptitude accordés aux capitaines et seconds, etc.—*Suite.*

N ^o du certificat.	Date du certificat.	Nom.	Rang.	Adresse.	Où examiné.	Droit.
	1892.					\$ cts.
837	29 mai	Henry Martin.....	Second.....	Port-Dover, Ont.....	Ste-Catherine.	4 00
838	29 do	Geo. W. Dean.....	do	Fort-Erié, Ont.....	do ..	4 00
839	29 do	Paul C. Robinson.....	do	Hopewell, N.-B.....	Saint-Jean...	4 00
840	29 do	James Westaway.....	Capitaine...	Georgetown, I.P.-E....	do	8 00
841	16 juin	John F. Anderson.....	Second.....	Victoria, C.-B ..	Victoria.....	4 00
842	16 do	Herbert Cleland.....	Capitaine...	Collingwood, Ont.....	Ste-Catherine.	8 00
843	16 do	John W. Darling.....	do ..	do	do ..	8 00
844	16 do	James Delaney.....	do ..	Prescott, Ont.....	Kingston.....	8 00
845	16 do	John Driscoll.....	do ..	do	do	8 00
846	16 do	Wm. Lemoine.....	do ..	Pénétanguishene, Ont...	Ste-Catherine.	8 00
847	16 do	John W. Maddick.....	do ..	Hamilton, Ont.....	do ..	8 00
848	16 do	Saml. J. McCoppen.....	do ..	Port-Colborne, Ont.....	do ..	8 00
849	16 do	John Wm. Butler.....	Second.....	Victoria, B.C.....	Victoria.....	4 00
850	16 do	Freeman F. Holmes.....	Capitaine...	Lower Granville, N.-E..	Saint-Jean...	8 00
851	16 do	Caleb Spencer.....	do ..	Louisburg, C.B., N.-E..	Sydney, C.-B..	8 00
852	16 do	Geo. R. Wood.....	do ..	Port-Dalhousie, Ont....	Ste-Catherine.	8 00
853	8 juillet.	Charles W. Zemke.....	Second.....	Lunenburg, N.-E.....	Lunenburg...	4 00
854	8 do	Edgar O. Smith.....	Capitaine...	Yarmouth, N.-E ..	Saint-Jean...	8 00
855	13 do	Douglas Brown.....	Second.....	Victoria, C.-B.....	Victoria	4 00
856	13 do	Victor Clare Smith.....	do ..	Moodyville, C.-B.....	do	4 00
857	13 do	John Jarrell.....	Capitaine...	Port-Hope, Ont.....	Kingston.....	8 00
858	21 do	A. E. Mathews.....	do ..	Toronto, Ont.....	Ste-Catherine.	8 00
859	21 do	John A. Casselman.....	do ..	Little-Current, Ont....	do ..	8 00
860	21 do	Archibald Keith.....	do ..	Colborne, Ont.....	Kingston.....	8 00
861	21 do	Thomas J. Clark.....	Second.....	Toronto, Ont.....	Ste-Catherine.	4 00
862	25 août	James A. King.....	do	Ste-Catherine, Ont.....	do ..	4 00
863	25 do	Angus Cameron.....	do	Saint-Jean, N.-B.....	Saint-Jean..	4 00
864	25 do	Joseph Greathead.....	Capitaine...	Southampton, Ont ..	Ste-Catherine.	8 00
865	25 do	Jno. W. Diament.....	Second.....	Lindsay, Ont.....	Kingston	4 00
866	14 sept.	Fred. McKay.....	Capitaine...	Bell Ewart, Ont.....	Ste-Catherine.	8 00
867	14 do	Edmond Groulx.....	do ..	Melochville, Qué.....	Ottawa.....	8 00
868	14 do	Daniel C. McMorris.....	do ..	Kamloops, B.-C.....	Victoria.....	8 00

LISTE des certificats d'aptitude accordés aux capitaines et seconds, etc.—*Suite.*

N ^o du certificat.	Date du certificat.	Nom.	Rang.	Adresse.	Où examiné.	Drop.
						\$ cts.
869	14 sept....	Eben N. Everett.....	Capitaine..	Plympton, N.-E.	Saint-Jean....	8 00
870	14 do	Antoine Haynes.....	do	Zotique, Qué.	Ottawa.....	8 00
871	14 do	Absalom Freeman.....	Second.....	Vancouver, C.-B.....	Victoria.....	4 00
872	14 do ...	Hector McLean.....	Capitaine..	Orillia, Ont.	Ste-Catherine..	8 00
873	28 do	Geo. T. Shaver.....	do	Wallaceburg, Ont.	do ..	8 00
874	28 do	G. Fred Marsh, jun.	do	Huntsville, Ont.....	do ..	8 00
875	28 do	Julius Kauffmann.....	do	Little Current, Ont....	do ..	8 00
876	28 do	Wm. H. Leanhardt.....	do	Dresden, Ont.....	do ..	8 00
877	26 oct....	Samuel B. Dalton.....	Second.....	Saint-Jean, N.-B.....	Saint-Jean....	4 00
878	26 do '....	Jacob Wagimah.....	Capitaine..	Garden River, Ont....	Ste-Catherine..	8 00
879	26 do	Thos. Salter Guns.....	Second.....	Victoria, C.-B.....	Victoria.....	4 00
880	26 do	Daniel A. Phillips.....	Capitaine..	Dorset, Ont.....	Ste-Catherine..	8 00
881	26 do	Zepherine Genier.....	Second.....	Saint-Martin, Qué.....	Ottawa.....	4 00
882	26 do	Fred. G. Snider.....	Capitaine..	Bruce Mines, Ont.....	Ste-Catherine..	8 00
883	26 do	Stanley Gillespie.....	do	Valleyfield, Qué.....	Ottawa.....	8 00
884	26 do	Henry Savard.....	do	Lac Roberval, Qué.....	Québec.....	8 00
885	31 do	Henry Aldenburg.....	Second.....	Windsor, Ont.....	Ste-Catherine..	4 00
886	31 do	Richard Glackin.....	Capitaine..	Algoma Mills, Ont....	do ..	8 00
887	16 nov....	Wm. H. Nickett.....	do	Bruce Mines, Ont.....	do ..	8 00
888	16 do	François X. Turcotte.....	do	Grosse-Ile, Qué.....	Québec.....	8 00
889	16 do	William Burtch.....	do	Thessalon, Ont.....	Ste-Catherine..	8 00
890	16 do	Amedie Cecile.....	Second..	Papineauville, Qué....	Ottawa.....	4 00
891	16 do	John B. Morehouse.....	do	Saint-Jean, N.-B.....	Saint-Jean....	4 00
892	16 do	Wm. Gordon Reicker.....	Capitaine..	do	do ..	8 00
893	16 do	Charles Moody.....	Second.....	Vancouver, C.-B.....	Victoria.....	4 00
894	4 déc....	George E. Jacobson.....	Capitaine..	Waubashene, Ont.....	Ste-Catherine..	8 00
895	4 do	William John Strong.....	do	Port Elgin, Ont.....	do ..	8 00
896	4 do	John Andrew Cates.....	do	Vancouver, C.-B.....	Vancouver....	8 00
897	4 do	Wm. Findlay.....	Second.....	Rosseau, Ont.....	Ste-Catherine..	4 00
898	4 do	Ernest Taylor.....	do	Bracebridge, Ont.....	do ..	4 00
899	28 do	Alfred M. Wright.....	do	Collingwood, Ont.....	Toronto ..	4 00
900	29 do	Alexander A. Reppen.....	do	Victoria, C.-B.....	Victoria.....	4 00

LISTE des certificats d'aptitude accordés aux capitaines et seconds, etc.—*Fin.*

N ^o du certificat.	Date du certificat.	Nom.	Rang.	Adresse.	Où examiné.	Droit.
	1892.					\$ cts.
901	29 déc....	Chas. W. Henshaw.....	Second.....	Port-Carling, Ont.....	Ste. Catherine.	4 00
902	29 do	Robert Roberts.	Capitaine...	Departure, C.-B	Victoria.....	8 00
903	29 do	Ethan Morris.....	do ...	Advocate Hbr., N.-E...	Saint-Jean....	8 00
904	29 do	Prudent Bellisle.....	do ...	Deschambault, Qué....	Québec.....	8 00
905	29 do	Avery James Howes....	do ...	Sandridge, Ont.....	Ste-Catherine.	8 00
906	29 do ...	George Guyer	do ...	Port, Elgin, Ont.....	Southampton.	8 00

LISTE des certificats d'aptitude délivrés aux capitaines et seconds de navires de l'intérieur et de cabotage, pendant l'année expirée le 31 décembre 1891.

N° du certificat.	Date du certificat.	Nom.	Rang.	Adresse.	Où examiné.	Droit.
	1891.					\$ cts.
2846	21 janv. . .	George N. Shaw	Capitaine . .	Saint-Jean, N.-B.	Saint-Jean.	4 00
2847	7 fév. . .	Wm. J. Parsons	do . .	Halifax, N.-E.	Halifax.	4 00
2848	7 do . .	George J. Christie	do . .	Pictou, N.-E.	Pictou.	4 00
2849	7 do . .	David Malcom	do . .	Collingwood, Ont.	Ste-Catherine.	4 00
2850	7 do . .	Obed. Knowlton	do . .	Advocate-Harbour, N.-E.	Parrsboro'	4 00
2851	18 do . .	Angus G. Stanton	do . .	Pictou, Ont.	Ottawa.	4 00
2852	18 do . .	Wm. R. Dickson	do . .	Saint-Jean, N.-B.	Saint-Jean.	4 00
2853	18 do . .	Chipman G. Colwell	do . .	do	do	4 00
2854	18 do . .	Robert P. Lister	do . .	do	do	4 00
2855	20 do . .	William P. Holmes	do . .	Victoria, C.-B.	Victoria	4 00
2856	4 mars . .	James A. Colwell	do . .	Saint-Jean, N.-B.	Saint-Jean.	4 00
2857	4 do . .	William D. McIntyre	do . .	do	do	4 00
2858	4 do . .	Reuben G. Abbott	do . .	Lewis-Head, N.-E.	Shelburne	4 00
2859	4 do . .	George McPherson	do . .	Débarcadère de Pictou, N.-E.	Pictou.	4 00
2860	4 do . .	Hugh A. Holder	do . .	Saint-Jean, N.-B.	Saint-Jean.	4 00
2861	4 do . .	John W. Knowlton	do . .	Advocate-Harbour, N.-E.	Parrsboro'	4 00
2862	12 do . .	John Fertile	Second.	Bronte, Ont.	Toronto	2 00
2863	12 do . .	Robert Martin	Capitaine . .	Sheet-Harbour, N.-E.	Halifax.	4 00
2864	17 do . .	Michael G. Terheme	do . .	New-Westminster, C.-B.	Victoria.	4 00
2865	31 do . .	Bernard Palmatier	do . .	Pictou, Ont.	Pictou.	4 00
2866	1er avril . .	James H. McLellan	do . .	Kempt Shore, N.-E.	Parrsboro'	4 00
2867	1er do . .	Duncan McDougall	Second.	Port-Dalhousie, Ont.	Ste-Catherine.	2 00
2868	1er do . .	John Gilliam	do	Bronte, Ont	do	2 00
2869	1er do . .	Cornelius Lynch	Capitaine . .	Port-Robinson, Ont.	do	4 00
2870	10 do . .	John Cragg	do . .	Dresden, Ont.	do	4 00
2871	10 do . .	Gideon Adams	do . .	Prescott, Ont.	Ottawa.	4 00
2872	10 do . .	Thomas Foster	do . .	Pictou, N.-E.	Pictou.	4 00
2873	10 do . .	Jacob B. Stoddard	Second	Mount Denison, N.-E.	Halifax.	2 00
2874	10 do . .	Gebhardist C. McHarg	Capitaine . .	Saint-Jean, N.-B.	Saint-Jean.	4 00
2875	24 do . .	James Ed. Hatfield	do . .	Port-Greville, N.-E.	Parrsboro'	4 00
2876	24 do . .	Michael Mullins	do . .	Belleville, Ont.	Kingston	4 00

LISTE des certificats d'aptitude délivrés aux capitaines et seconds—*Suite.*

N ^o du certificat.	Date du certificat.	Nom.	Rang.	Adresse.	Où examiné.	Droit.
	1891.					\$ cts.
2877	1er mai ..	Samuel Garrett.....	Capitaine ..	Smith's Falls, Ont.....	Ottawa.....	4 00
2878	1er do ..	Wm. Harris.....	do ..	Pictou, N.-E	Pictou.....	4 00
2879	1er do, ..	Albert D. Clarke.....	do ..	Victoria, C.-B	Victoria	4 00
2880	1er do ..	Thomas E. Clark.....	do ..	Sarnia, Ont.....	Ste-Catherine.	4 00
2881	4 do ..	Isaac Townsend	do ..	Louisburg, N.-E.....	Halifax.....	4 00
2882	12 do ..	William E. Cornwall.....	Second.....	Toronto, Ont.....	Ste-Catherine.	2 00
2883	21 do ..	William McGannon.....	Capitaine ..	Prescott, Ont.....	Ottawa.....	4 00
2884	29 do ..	Charles Hansen.....	do ..	Guysboro', N.-E	Halifax.....	4 00
2885	29 do ..	Angus McAulay	do ..	Southampton, Ont	Ste-Catherine.	4 00
2886	29 do ..	Walter Minaker.....	do ..	Milford, Ont.....	Ottawa.....	4 00
2887	1er juin ..	Francis A. Smith.....	do ..	Newellton, N.-E.....	do	4 00
2888	1er do ..	Wm. Blackburn	do ..	Chicoutimi, Qué	Québec.....	4 00
2889	12 do ..	Michael McGivan	do ..	Cobourg, Ont.....	Ottawa.....	4 00
2890	8 juillet..	Francis G. Rudolph	do ..	Halifax, N.-E.....	Halifax	4 00
2890	16 juin ..	James W. Rogers.....	do ..	New-Westminster, C.-B.	Victoria	4 00
2891	16 do ..	John H. Conlon.....	do ..	Walton, N.-E.....	Halifax.....	4 00
2892	19 do ..	John Bonar	do ..	Belleville, Ont.....	Ottawa.....	4 00
2893	13 juillet..	Francis Lauzon.....	do ..	Chippawa, Ont.....	Ste-Catherine.	4 00
2894	13 do ..	Archibald McDonald.....	do ..	Bronte, Ont	do	4 00
2895	13 do ..	Philip Farrington.....	do ..	Pictou, Ont.....	Ottawa.....	4 00
2896	3 août ..	Thomas W. Boyne.....	do ..	Sainte-Catherine, Ont...	Ste-Catherine.	4 00
2897	25 do ..	Thomas Kimmitt.....	do ..	do	do	4 00
2898	25 do ..	Horatio N. Babbitt.....	do ..	Kingston, Ont.....	Kingston.....	4 00
2899	25 do ..	Thos. Sadler	do ..	Lindsay, Ont.....	do	4 00
2900	25 do ..	Jonas Bergman.....	do ..	Selkirk, Man.....	Winnipeg.....	4 00
2901	25 do ..	Frank R. Barnhart.....	Second.....	Deseronto, Ont.....	Kingston.....	2 00
2902	25 do ..	Jonathan Keneer.....	Capitaine ..	Lindsay, Ont.....	do	4 00
2903	11 sept. ..	Charles A. Thompson.....	do ..	Ottawa, Ont.....	Ottawa.....	4 00
2904	11 do ..	Lochlan McCallum.....	do ..	Carleton Place, Ont.....	do	4 00
2905	28 do ..	Mark H. Bonnell.....	do ..	Hopefield, I.P.-E.....	Halifax.....	4 00
2906	28 do ..	Oliver Latour	do ..	Kippawa, Qué	Ottawa.....	4 00
2907	28 do ..	Peter Jas. Shaw.....	Second.....	Lakeport, N.-E	Kingston.....	2 00

LISTE des certificats d'aptitude délivrés aux capitaines et seconds—*Fin.*

N° du certificat.	Date du certificat.	Nom.	Rang.	Adresse.	Où examiné.	Droit.
	1891.					
2908	28 sept. . .	John Moore.....	Capitaine. . .	Carleton Place, Ont.	Kingston.	4 00
2909	26 oct. . . .	Ainsworth Sturton.....	do	Chicoutimi, Qué	Québec.	4 00
2910	26 do	Chas. Ed. Redden.....	Second.....	Windsor, N.-E.	Halifax.	2 00
2911	26 do	John E. Inch.	Capitaine. . .	Bruce Mines, Ont.	Ste-Catherine.	4 00
2912	26 do	Ed. A. Foreshow.	do	Cook's Mills, Ont.	do	4 00
2913	26 do	Alex. McDonald.	do	Uptergrove, Ont.	do	4 00
2914	26 do	Albert Ballerwell.	do	Parrsboro', N.-E.	Halifax.	4 00
2915	16 nov. . . .	George Dubuc.	do	Penetanguishene, Ont.	Ste-Catherine.	4 00
2916	19 do	Joseph A. Haws.	do	Parrsboro', N.-E.	Parrsboro'	4 00
2917	4 déc. . . .	Charles Vessaire.	do	Thessalon, Ont.	Ste-Catherine.	4 00
2918	4 do	Andrew J. Jeffry.	do	Stratford, Ont.	do	4 00
2919	4 do	Lawrence McGrath.	Second.....	Parrsboro', N.-E.	Halifax.	2 00

LISTE des certificats d'aptitude et de service qui ont été annulés pendant l'année 1891.

N ^o du certificat.	Nom.	Rang.	Cause de l'annulation.	Date de l'annulation ou suspension.
				1890.
2140	Joseph Frève.....	Second.....	Elevé à un rang supérieur.....	10 déc.
2605	Fraser Hunter.....	do.....	Elevé.....	15 do
2599	F. M. Cosman.....	do.....		18 do
				1891.
2708	John Pratt.....	2e second.....		12 janv.
2448	Richard J. Warner.....	Second.....		12 do
2601	Frederick Wm. Blauvelt.....	do.....		28 do
1410	John W. Baxter.....	Capitaine.....		6 fév.
2482	Wm. Salisbury.....	Second.....		6 do
2827	Arthur E. Morgan.....	do.....	Décédé.....	9 do
2214	Albert J. Smith.....	do.....	Elevé à un rang supérieur.....	17 do
2381	Wm. Henry Carson.....	do.....		17 do
2422	James S. Osborne.....	do.....		17 do
2668	Patrick E. McMurray.....	do.....		17 do
844	John W. Knowlton.....	do.....		17 do
2614	Hector Campbell.....	do.....		27 do
2560	Lloyd D. Vance.....	do.....		27 do
2713	Frank B. Baker.....	do.....		27 do
2676	Joseph Monteith.....	do.....		27 do
72	Edmond Larochele.....	Capitaine.....	Suspendu pendant 12 mois.....	27 janv.
2590	Edmund Mathuring.....	Second.....	do do (Perte du <i>Napoléon.</i>)	27 do
2724	Nelson A. Withers.....	do.....	Elevé à un rang supérieur.....	27 mars.
2543	Wm. F. Spurr.....	do.....	do do	27 do
2644	J. A. Mooney.....	do.....	do do	27 avril.
2635	John Jos. Campbell.....	do.....	do do	27 do
2266	Jacob Cummings.....	do.....	do do	27 do
643	W. H. Larken.....	Capitaine.....	Mort en mer.....	
2636	Alex. Thompson.....	Second.....	Elevé à un rang supérieur.....	
1985	Hugh N. McCully.....	Capitaine.....	Décédé.....	16 mars.
2855	Joseph Delisle.....	2e second.....	Elevé à un rang supérieur.....	16 juin.
2693	James Byres Kehoe.....	Second.....		3 do
2735	James Dollar.....	do.....		3 do
2606	James Lumbard.....	do.....		3 do
2583	Geo. R. Vickery.....	do.....		26 do
1727	Hy. A. Smith.....	do.....		
1321	James T. O'Neil.....	do.....		29 do
2695	Frederick N. Malcolm.....	do.....		2 juillet.
2723	James Wm. M. Hamilton.....	do.....		12 août.
2725	W. Hy. Coonan.....	do.....		
2661	James W. McKenzie.....	do.....		
2640	Charles D. Bowers.....	do.....		2 sept.
2503	Albert Mailman.....	do.....		
2728	Amos Davison.....	do.....		
2941	Charles T. Porter.....	do.....		12 do
2746	Thomas Kyffin.....	do.....		
2747	David S. Doty.....	do.....		23 do
2567	Henry Nickerson.....	do.....		
2539	Henry E. Newman.....	do.....		16 oct.
2667	Raymond L. Holder.....		Elevé à un rang supérieur.....	16 do
2666	J. E. G. Letson.....			
1016	John A. Chapman.....	Capitaine.....	Certificat suspendu pend. 12 m. du.....	7 mai.
2743	John C. Amberman.....	Second.....	Elevé à un rang supérieur.....	— oct.
2402	Peter Leblanc.....	do.....		— nov.
2738	Wm. Caddell.....	do.....		
2778	Charles Cox Graham.....	do.....		
2767	Albert Lockett.....	do.....		— déc.

ANNEXE No 17.

RAPPORT DES COMMISSAIRES DU HAVRE DE MONTRÉAL.

MONTRÉAL, 16 février 1892.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous transmettre, par ordre des commissaires du havre de Montréal, et pour l'information de l'honorable ministre de la marine et des pêcheries, un relevé des recettes et des dépenses de la commission pendant l'année expirée le 31 décembre 1891.

Les recettes provenant des droits de quaiage et loyers accusent une légère diminution de \$2,330.39 sur celles de 1890,—soit moins de 1 pour 100.

Par le rapport du maître de havre vous verrez qu'il s'est produit une augmentation dans le tonnage des transatlantiques, ainsi que des navires voyageant à l'intérieur, sur celui de 1890, et que le nombre de chaque classe de navires et le tonnage général ont été plus considérables que par le passé.

Au cours de sa dernière session, le parlement a édicté une loi qui modifie les actes concernant les commissaires du havre et qui ont rapport à l'élection des représentants des intérêts maritimes dans la commission.

En vertu de cette loi, 54-55 Vict., chap. 53, le droit de vote est basé sur le tonnage consigné aux différents propriétaires ou agents, au lieu de l'être sur les taxes de tonnage, qui ont été abolies en 1888.

La première élection prescrite par la nouvelle loi aura lieu le 1er août 1892.

La même loi confère aux commissaires, en dehors des pouvoirs qu'ils possèdent déjà, celui d'emprunter un million de piastres pour l'amélioration du havre.

Dans le cours de l'année, dix-sept cartes du fleuve entre Montréal et le Platon—35 milles en amont de Québec—ont été publiées. Elles seront d'une grande utilité pour les navigateurs, car elles indiquent tous les feux, balises et bouées, ainsi que les hauts-fonds, échelonnés sur le chenal.

Il a été décidé que ces cartes seraient vendues à raison de \$3.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

ALEXANDER ROBERTSON,

Secrétaire.

M. WILLIAM SMITH,
Sous-ministre de la marine,
Ottawa.

COMMISSAIRES DU HAVRE DE MONTRÉAL.

État des recettes et des dépenses générales pendant l'année terminée le 31 décembre 1891.

	Revenu.	Capital.	Revenu.	Capital.
	\$ cts.	\$ cts.		
<i>Solde au 31 décembre 1890</i> —				
Dépôts à la banque de Montréal et argent en caisse.....	\$ 125,885 83		600 00	
Somme due pour loyer de rails sur quais, etc.....	\$2,364 13		466 16	
Moins — Coupons et comptes payés.....	\$1,003 08		692 18	
			40,134 61	
Valeur de la pierre à macadam, de la houille, du bois de constr. et bois de service et des chevilles disponibles.	18,624 12		118,170 00	
	\$145,871 00		285 90	
Effets publics et dép. dans la caisse d'ép. de la cité et du distr. de Montréal, en fidéicom. pour le fonds des pilotes invalides de Montréal.....	48,071 32	193,942 32	11,036 45	
			11,030 03	
			2,217 68	
			193 10	
			680 62	
			2,244 43	
			300 11	
			4 00	
			1,524 29	
			4,177 79	
			1,475 57	
			631 37	
			8,436 71	
			285 93	
			11,777 60	
			38,901 29	
			63,736 70	
			34 40	

Département des chemins de fer et canaux, loyer de bureau dans l'édifice du havre.....	1,250 00			1,245 50
Département de la marine, loyer du bureau de l'inspecteur des bateaux à vapeur, édifice du havre.....	250 00			19,209 56
John Lee et Cie, loyer d'une partie de la cour du havre.....	250 00			2,585 69
Cie de navigation Richelieu et Ontario, changer les calles du quai (compte du havre).....	25 85			9,986 93
Banque de Montréal, intérêt sur dépôt (compte du havre).....	1,538 62			4,985 51
Succession Craig et Fils, intérêt sur l'outillage de la lumière électrique (compte du havre).....	100 33			19,324 84
D'un acheteur, intérêt acquis sur \$10,000 d'obligations (compte de l'intérêt du havre).....	49 31			1,600 00
Compte des dépenses du havre, remises de taxes (\$44.25) et vieux tapis vendus (\$2.50).....	46 75			
Compte des dépenses d'impressions, papeterie, etc., frais de port sur pension, etc., (\$6.39) et transcrire des documents de pilotage (\$2.00).....	8 39			
4 pilotes et 2 apprentis, honoraires pour leurs licences (compte des dépenses de pilotage).....	50 00			
Cité de Montréal, pour dépôt de matière de dragage dans le bassin Elgin (compte de dragage du havre).....	1,287 50			4,319 21
Cité de Montréal, à compte des travaux sur une jetée de protection (compte des trav. de l'agrandiss. du havre).....				
Guilbault, Frères, vieux atelier flottant à eux vendus (compte d'outillage du havre).....				
Compte de dragage du havre, vente de divers vieux matériaux et travaux à l'entreprise.....				
Succession Craig et Fils, et syndicat Drummond-Clarkson, à compte de l'achat de l'outillage de la lumière électrique.....				
Divers acheteurs, vente de débentures du havre à 4 p. 100.....				
Fonds des pilotes invalides, 5 pour 100 des recettes des pilotes.....				
Fonds des pilotes invalides, intérêt sur placements et sur argent en banque.....				
				188,496 81
				202,737 35
				391,234 16
Solde au 31 décembre 1891 —				
Dépôts à la banque de Montréal.....	\$ 91,206 00			
Argent en caisse.....	2,098 15			
Diverses sommes dues pour loyers sur quais, etc.....	\$ 4,614 44			
Moins — Coupons impayés.....	642 50			
Valeur disponible en caisse.....				
	3,971 94			
	5,941 29			
	102,817 38			
Fonds des pilotes invalides de Montréal (en fidéicommiss) —				
Debent. du havre de Montréal \$42,000 00				
Fonds consolidé de la cité de Montréal.....	5,000 00			
Dépôt dans la caisses d'épargne de la cité et du district de Montréal à intérêt.....	2,119 20			
	49,119 20			
				151,936 58
				543,170 74

MONTRÉAL, 16 février 1892.

Verifié—RIDDELL ET COMMON, auditeurs.

ALEX. ROBERTSON, secrétaire.

COMMISSAIRES DU HAVRE DE MONTRÉAL,
BUREAU DU SECRÉTAIRE,

MONTRÉAL, 23 janvier 1892.

MONSIEUR,—Par ordre des commissaires du havre, je vous transmets copie du rapport du maître de havre pour l'année 1891, accompagné de cinq états comparatifs couvrant les dix dernières années, et d'un état indiquant le pays d'où venaient les navires arrivés dans le port en 1891.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

ALEXANDER ROBERTSON,

Secrétaire.

M. WILLIAM SMITH,
Sous-ministre de la marine,
Ottawa.

RAPPORT DU MAÎTRE DU HAVRE DE MONTRÉAL, ANNÉE 1891.

CAPITAINE THOMAS HOWARD, MAÎTRE DU HAVRE.

COMMISSAIRES DU HAVRE DE MONTRÉAL,
BUREAU DU MAÎTRE DU HAVRE DE MONTRÉAL, 5 janvier 1892.

M. ALEXANDER ROBERTSON, secrétaire,
Commissaires du havre de Montréal.

MONSIEUR,—Pour l'instruction des commissaires du havre, j'ai l'honneur de vous soumettre mon rapport annuel de 1891, accompagné de relevés comparatifs indiquant le nombre, le tonnage, la classification, le pays, et le plus grand nombre des navires qui se sont trouvés en même temps dans le port, le nombre et le tonnage des navires de mer consignés aux différents agents, le nombre, le tonnage et le plus grand nombre de bâtiments, naviguant à l'intérieur, qui se sont trouvés en même temps dans le port pendant les dix dernières années.

Sept cent vingt-cinq (725) navires de mer d'un tonnage collectif de 938,657 tonneaux (dont 60,694 tonneaux sont passés par le canal) sont arrivés dans le port pendant la saison, contre 69,816 en 1890—soit une diminution de 9,122 tonneaux dans le tonnage passé par le canal, mais une augmentation de 17,447 tonneaux dans le tonnage venu de la mer au port. 620 de ces navires, d'un tonnage collectif de 898,962 tonneaux, étaient en fer, et 105, d'un tonnage total de 39,695 tonneaux, étaient en bois. 5,268 bâtiments naviguant à l'intérieur, d'un tonnage collectif de 1,119,484 tonneaux, sont arrivés dans le port, soit une augmentation de 106 navires et 152,525 tonneaux; et un total de 5,993 navires de toutes classes, représentant collectivement 2,058,141 tonneaux, c'est-à-dire une augmentation totale de 160,850 tonneaux. Quelques-uns des principaux articles exportés et importés pendant la saison :—

EXPORTATIONS.

Bois de construction.—Il a été expédié 108,636,320 pieds de bois au Royaume-Uni, soit 70,670,540 pieds de moins que l'année précédente. De cette quantité 103,781,486 pieds sont partis du port, et 4,854,834 pieds du canal. Cette notable diminution est due en grande partie à ce que les navires ont été rares à l'automne, et les troubles politiques qui continuent d'agiter l'Amérique du Sud ont arrêté pour le présent l'exportation du bois dans ce pays.

Phosphate.—Il en a été exporté 14,735 tonnes, soit 8,853 tonnes de moins qu'en 1890.

Grain.—Il a été exporté 6,136,996 boisseaux de blé; 2,194,811 de maïs; 2,000,468 de pois; 778,920 d'avoine; 814,382 d'orge; et 2,253,460 de seigle—soit un total de 14,179,037 boisseaux; 5,369,098 boisseaux de plus qu'en 1890.

Farine.—Il a été exporté, en sacs et en barils, une quantité égale à 722,388 barils de farine—soit une augmentation de 275,257 barils sur l'année précédente.

Fromage.—Il en a été expédié 1,349,993 boîtes—diminution de 19,375 sur 1890.

Pommes.—Il en a été expédié 306,935 barils—146,341 barils de plus que l'année dernière.

Bêtes à cornes et moutons.—Il a été exporté 108,947 bêtes à cornes et 32,157 moutons, soit 10,631 bêtes à cornes et 10,978 moutons de moins qu'en 1890.

IMPORTÉS.

Houille.—Il nous en est venu de la Grande-Bretagne 18,713 tonnes, soit une augmentation de 1,834 tonnes; des Etats-Unis 184,421, tonnes, augmentation de 2,810 tonnes, faisant un total de 203,134 tonnes; des provinces maritimes, 504,552 tonnes, augmentation de 59,102 tonnes sur l'année dernière; et un grand total de 707,686 tonnes, et une augmentation de 53,746 tonnes sur l'année précédente. De cette quantité 581,842 tonnes ont été déchargées au port, et 125,844 tonnes au canal.

Ciment.—Il nous en est venu 134,331 barils, soit 59,102 barils de plus qu'en 1890.

Ferraille.—Nous en avons débarqué 16,153 tonnes au port, soit une diminution de 11,847 tonnes sur l'année précédente.

AMÉLIORATIONS DU PORT.

Le prolongement des quais à Hochelaga a été poussé avec activité pendant la saison. La nouvelle rampe est d'une grande utilité pour ceux qui font le commerce de charbon. Les quais et les chemins ont été bien entretenus.

THOMAS HOWARD,

Maître de havre.

Certifié.

ALEXANDER ROBERTSON,

Secrétaire.

BULLETIN DE TEMPÉRATURE.

Janvier.

1er.—Vent est; temp. 4 au-dessus de zéro; bonne glace et bons chemins.

2.—Pluie ce matin; vent sud; temp. 40 au-dessus.

3.—Matinée délicieuse; vent nord-ouest; temp., 7 a.m., 8 au-dessus de zéro.

4.—Beau temps; vent est; temp. zéro.

5.—Vent est; temp. 10 au-dessus.

6.—Neige ce matin; vent nord; temp. 17 au-dessus.

7.—Belle matinée; vent nord; temp. 23 au-dessus.

8.—Vent nord-ouest; temp. 10 au-dessus; temp. délicieuse.

9.—Vent ouest; temp. 10 au-dessus; beau temps.

10.—Vent ouest; temp. 20 au-dessus; temps sombre.

11.—Temp. 20 au-dessus; vent ouest; tempête de neige.

12.—Vent nord-ouest; temp. 30; neige et pluie; 9 p.m., temp. 10 au-dessus de zéro.

13.—Vent nord-ouest; temp. zéro; gros vent; à 8 p.m., 3 au-dessous de zéro.

14.—Vent est; neige; 8 a.m., temp. 7 au-dessus.

15.—Belle matinée; vent sud-ouest; 8 a.m., temp. 4 au-dessus.

16.—Beau et clair; vent est; temp., 8 a.m., 7 au-dessous de zéro.

17.—Vent est; temp., 8 a.m., 12 au-dessous; temps clair.

18.—Belle journée; temp. 20 au-dessus; vent ouest.

19.—Vent est; temp. 16 au-dessus.

20.—Vend est; temp. 16 au-dessus.

21.—Beau temps; temp. 7 au-dessus.

22.—Neige et pluie; temp. 26 au-dessus.

23.—Belle matinée; temp. 30 au-dessus.

24.—Beau temps; temp. 31 au-dessus; vent ouest.

25.—Temp. 32 au-dessus; vent sud.

26.—Neige; temp. 20 au-dessus; vent ouest.

27.—Vent ouest; temp. 18 au-dessus.

28.—Pluie; temp. 15 au-dessus; vent sud.

29.—Temps couvert; temp. 30; vent ouest.

30.—Beau temps; temp. 25; vend sud-est.

31.—Belle journée; temp. 20; vent est.

Février.

- 1er.—Doux et neige ; temp. 30 ; vent est.
- 2.—Beau et froid ; temp. 10 au-dessus ; vent ouest.
- 3.—Pluie toute la journée ; temp. 30 ; vent ouest.
- 4.—Froid ; temp. 6 au-dessous ; vent ouest.
- 5.—Très froid ; neige dans l'après-midi ; temp. 14 au-dessous ; vent ouest.
- 6.—Pluie et neige ; temp. 8 au-dessus ; vent ouest.
- 7.—Beau temps ; temp. 29 au-dessus ; vent ouest.
- 8.—Neige toute la journée ; temp. 15 au-dessus ; vent est.
- 9.—Temps couvert ; temp. 15 au-dessus ; vent est.
- 10.—Dégel aujourd'hui ; temp. 35 ; vent ouest.
- 11.—Beau temps ; temp. 15 ; vent ouest.
- 12.—Temp. 20 au-dessus ; vent nord-ouest.
- 13.—Beau temps ; temp. 18 au-dessus ; vent est.
- 14.—Froid ce matin ; 6 au-dessous ; vent nord-est.
- 15.—Beau temps ; temp. 18 ; vent ouest.
- 16.—Pluie ; temp. 40 ; vent ouest.
- 17.—Belle matinée ; temp. 15 au-dessus de zéro ; vent nord-est.
- 18.—Temp. 32 au-dessus ; vent ouest.
- 19.—Beau temps ; temp. 12 au-dessus ; vent ouest.
- 20.—Vent nord-est ; temp. 15 au-dessus.
- 21.—Pluie ; temp. 32 ; vent sud.
- 22.—Matinée belle et claire ; vent ouest ; temp. 27 au-dessus.
- 23.—Temp. 12 au-dessus ; beau temps.
- 24.—Vent sud-ouest ; temp. 30 au-dessus ; beau.
- 25.—Pluie ; vent sud-ouest ; temp. 42.
- 26.—Beau temps ; temp. 14 au-dessus ; ventsud.
- 27.—Temp. 20 au-dessus ; vent nord ; belle journée.
- 28.—Vent sud ; temp. 19 au-dessus ; beau.

Mars.

- 1er.—Temp. 6 au-dessus ; vent nord.
- 2.—Vent nord ; temp. 7 au-dessus.
- 3.—Vent est ; temp. 9 au-dessus ; belle matinée.
- 4.—Temp. 24 au-dessus ; tempête de neige ; vent sud-est.
- 5.—Temp. 29 au-dessus ; vent nord-ouest ; belle matinée ; grande quantité de neige.
- 6.—Belle matinée ; vent nord-ouest ; temp. 20 au-dessus.
- 7.—Vent est ; temp. 15 au-dessus ; matinée belle et claire.
- 8.—Temp. 27 au-dessus ; vent ouest.
- 9.—Pluie toute la journée ; vent sud-ouest ; temp. 35 au-dessus.
- 10.—Matinée belle et claire ; vent ouest ; temp. 20 au-dessus.
- 11.—Vent sud-ouest ; temp. 38 ; belle matinée.
- 12.—Vent sud-ouest, temp. 40 ; pluie ce matin.
- 13.—Vent sud-ouest ; temp. 41 ; sombre et pluie.
- 14.—Coup de vent d'ouest ; temp. 29 au-dessus ; neige pendant la nuit.
- 15.—Belle journée ; vent-ouest ; temp. 18 au-dessus.
- 16.—Vent ouest ; temp. 26 au-dessus.
- 17.—Matinée belle et claire ; vent ouest ; temp. 10 au-dessus.
- 18.—Vent sud-ouest ; temp. 28 au-dessus ; neige.
- 19.—Vent est ; temp. 8 au-dessus ; clair et froid ; chemins superbes pour traîneaux.
- 20.—Vent est ; belle matinée ; temp. 10 au-dessus.
- 21.—Vent est ; temp. 28 au-dessus ; beau.

- 22.—Belle journée ; vent ouest ; temp. 40.
- 23.—Vent ouest ; temp. 45.
- 24.—Vent ouest ; temp. 40 ; la neige disparaît vite ; mauvais chemins pour traîneaux.
- 25.—Belle journée ; vent est ; temp. 28.
- 26.—Vent est ; temp. 26.
- 27.—Beau et soleil brillant ; vent nord-est ; temp. 32 au-dessus.
- 28.—Vent est ; temp. 30 ; belle matinée.
- 29.—Beau et soleil brillant ; vent ouest ; temp. 29.
- 30.—Vent est ; temp. 30 ; beau.
- 31.—Temp. 30 ; beau temps ; vent ouest.

Avril.

- 1er.—Beau temps, soleil brillant ; temp. 30 ; vent nord-est.
- 2.—Matinée sombre ; vent sud-ouest ; temp. 34 ; la glace se brise dans le port ; fleuve libre à Sorel.
- 3.—Vent sud-est ; temp. 40 ; neige et pluie à 2 p.m. ; tempête de neige. A 5 p.m. l'eau monte et la glace marche dans le port ; eau, 30 pieds 6 pouces.
- 4.—Temp. 35 ; vent nord ; le temps s'éclaircit.
- 5.—Vent froid d'ouest ; temp. 25 à 7 a.m.
- 6.—Vent ouest ; temp. 28.
- 7.—Temp. 40 ; vent nord-ouest.
- 8.—Temp. 27 ; vent nord.
- 9.—Temp. 40 ; beau et clair.
- 10.—Vent nord-est ; temp. 40 ; à 1 p.m. la glace refoule dans le port ; eau, 33 pieds 7 pouces.
- 11.—Vent sud-ouest ; temp. 45 ; pluie.
- 12.—Temp. 45 ; pluie durant la journée.
- 13.—Glace partie du port hier soir devant la ville, temp. 46.
- 14.—Temp. 45 ; vent est ; l'eau baisse.
- 15.—Pluie ; vent d'est froid ; temp. 37 ; l'eau sortie des docks.
- 16.—Vent nord-ouest ; temp. 40.
- 17.—Matinée belle et brillante ; vent ouest ; temp. 50.
- 18.—Vent ouest ; temp. 50 ; le *Laprairie* arrive ce matin de Boucherville ; premier arrivage ; pluie.
- 19.—Vent ouest ; temp. 60 ; très beau.
- 20.—Vent est ; temp. 45.
- 21.—Belle journée ; temp. 45.
- 22.—Temp. 50 ; vent est.
- 23.—Temp. 40 ; vent nord-est ; glace en marche à Cap-Rouge à — a.m. ; le steamer *Polino* parti ce matin pour les provinces maritimes.
- 24.—Temp. 40 ; belle journée ; vent nord-est.
- 25.—Neige ce matin ; temp. 45 ; le bateau à vap. *Canada First*, de la Cie R. et O. part pour Québec.
- 26.—Vent nord-ouest ; temp. 40.
- 27.—Vent sud ; temp. 55 ; à 3.30 p.m. le s. *Charrington* arrive : premier arrivage de la mer cette année.
- 27.—Canal Lachine ouvert à la navigation ; vent ouest ; temp. 38.
- 28.—Vent ouest ; temp. 35 ; le *Filgate* arrive, 10 a.m. ; premier bateau qui saute les rapides Lachine.
- 30.—Temp. 50 ; vent ouest ; 5 p.m. le premier train de bois de la saison venant de l'île du Jardin passe devant la ville.

Mai.

- 1er.—Temp. 50 ; vent sud-ouest ; matinée belle et claire.
- 2.—Vent ouest ; temp. 50.
- 3.—Pluie ce matin ; temp. 50 ; vent ouest.
- 4.—Vent ouest ; temp. 48 ; pluie.
- 5.—Gelée hier soir ; vent nord-ouest.
- 6.—Temp. 45 ; vent nord-ouest.
- 7.—Temp. beau et clair ; temp. 45 ; vent nord.

- 8.—Matinée sombre ; tempér. 50 ; vent nord-ouest.
 9.—Temp. 50 ; vent sud.
 10.—Vent ouest ; temp. 52.
 11.—Vent est ; temp. 48 ; matinée sombre.
 12.—Temp. 50 ; vent est.
 13.—Vent est ; temp. 50 ; belle matinée.
 14.—Temp. 50 ; vent est.
 15.—Vent est ; temp. 50.
 16.—Vent sud ; temp. 60 ; pluie ce matin.
 17.—Gelée hier soir ; temp. à 10 a.m., 45.
 18.—Vent ouest ; temp. 50.
 19.—Temp. 50 ; vent ouest.
 20.—Temp. 50 ; vent ouest.
 21.—Matinée sombre ; temp. 60 ; vent ouest.
 22.—Temp. 60 ; vent est ; grand vent.
 23.—Vent nord-est ; temp. 45.
 24.—Gelée hier soir ; temp. 50 à midi ; belle journée.
 25.—Vent ouest ; temp. 55.
 26.—Pluie hier soir ; vent nord-est ; temp. 47.
 27.—Vent nord-est : temp. à 9 a.m. 44 ; gelée hier soir.
 28.—Vent sud-ouest ; temp. 60.
 29.—Belle matinée ; temp. 60 ; vent sud-ouest.
 30.—Temp. 66 ; vent sud-ouest.
 31.—Vent ouest ; temp. 70.

Juin.

- 1er.—Temp. 70 ; vent sud.
 2.—Vent nord-est ; temp. 55.
 3.—Vent est ; temp. 53 ; pluie.
 4.—Vent nord-est ; temp. 50.
 5.—Vent ouest ; temp. 55.
 6.—Vent est ; temp. 55.
 7.—Vent ouest ; temp. 65.
 8.—Vent ouest ; temp. 65.
 9.—Vent ouest ; temp. 68 ; fumée sur le fleuve.
 10.—Vent sud-ouest ; temp. 80.
 11.—Temp. 80 ; vent ouest ; orage de pluie.
 12.—Vent ouest ; temp. 70.
 13.—Temp. 70 ; vent ouest.
 14.—Temp. 70 ; vent ouest.
 15.—Vent nord-ouest ; temp. 75.
 16.—Vent ouest ; temp. 75 ; à 2 p.m., temp. 88 ; orage de pluie.
 17.—Temp. 68 ; vent est.
 18.—Vent est ; temp. 68.
 19.—Temp. 70 ; vent ouest.
 20.—Temp. 70 ; vent sud-ouest.
 21.—Vent sud-ouest ; temp. à midi, 90.
 22.—Pluie ce matin ; temp. 73 ; vent sud.
 23.—Temp. 75 ; vent ouest.
 24.—Vent nord-ouest ; temp. 63.
 25.—Temp. 70 ; vent sud-ouest.
 26.—Vent nord-ouest ; temp. 70.
 27.—Vent est ; temp. 65.
 28.—Temp. 75 ; vent est.
 29.—Vent est ; temp. 70.
 30.—Beau temps ; temp. 70 ; vent est.

Juillet.

- 1er.—Temp. 70 ; vent sud.
 2.—Pluie toute la journée ; temp. 70 ; vent sud-ouest.
 3.—Temp. 65 ; vent sud-ouest.
 4.—Pluie ce matin ; temp. 65 ; vent sud-ouest.
 5.—Temp. 60 ; vent sud-ouest.
 6.—Temp. 55 ; averses pendant la nuit ; vent sud-ouest.
 7.—Temp. 65 ; vent ouest.
 8.—Vent nord-ouest ; temp. 65 ; pluie la nuit dernière.
 9.—Vent est ; temp. 75.
 10.—Vent sud-ouest ; temp. 75.

- 11.—Vent nord-ouest ; temp. 70.
 12.—Temp. 80 ; vent ouest.
 13.—Vent ouest ; à 4 p.m., temp. 86 à l'ombre.
 14.—Vent sud ; ondée ce matin ; temp. 80.
 15.—Pluie ce matin ; temp. 82 ; vent sud-ouest.
 16.—Temp. 70 ; vent ouest ; beau temps.
 17.—Vent ouest ; temp. 69.
 18.—Temp. 80 ; vent ouest.
 19.—Pluie toute la nuit ; temp. 75 ; vent ouest.
 20.—Vent sud-ouest ; temp. 62.
 21.—Temp. 64 ; vent ouest.
 22.—Temp. 70 ; vent sud-ouest.
 23.—Temp. 75 ; vent sud-ouest.
 24.—Pluie ce matin ; temp. 65.
 25.—Temp. 65 ; vent sud-ouest.
 26.—Temp. 65 ; vent nord.
 27.—Temp. 62 ; vent ouest.
 28.—Temp. 60 ; vent ouest.
 29.—Pluie toute l'après-midi ; temp. 70.
 30.—Vent sud-ouest ; temp. 70.
 31.—Vent ouest ; temp. 52.

Août.

- 1er.—Vent sud ; temp. 65.
 2.—Temp. 66 ; vent nord-ouest.
 3.—Temp. 70 ; vent nord-ouest.
 4.—Temp. 65 ; vent est.
 5.—Vent ouest ; temp. 70.
 6.—Temp. 75 ; vent ouest.
 7.—Vent ouest ; temp. 75.
 8.—Vent sud ; temp. 75.
 9.—Temp. 80 ; vent ouest.
 10.—Vent ouest ; temp. 80.
 11.—Temp. 80 à 92 ; pluie toute la nuit.
 12.—Vent nord-ouest ; temp. 76.
 13.—Pluie la nuit dernière ; temp. 70.
 14.—Vent nord-ouest ; temp. 70.
 15.—Vent sud-est ; temp. 70.
 16.—Temp. 70 ; vent ouest ; beau temps.
 17.—Vent ouest ; temp. 69.
 18.—Temp. 80 ; vent ouest.
 19.—Pluie toute la nuit ; temp. 65 ; vent ouest.
 20.—Vent sud-ouest ; temp. 70.
 21.—Temp. 64 ; vent ouest.
 22.—Temp. 70 ; vent sud-ouest.
 23.—Temp. 75 ; vent sud-ouest.
 24.—Pluie ce matin ; temp. 65.
 25.—Temp. 65 ; vent sud-ouest.
 26.—Temp. 65 ; vent nord.
 27.—Temp. 62 ; vent ouest.
 28.—Temp. 73 ; vent ouest.
 29.—Vent sud-ouest ; temp. 55.
 30.—Pluie toute l'après-midi ; temp. 70 ; vent ouest.
 31.—Vent ouest ; temp. 63.

Septembre.

- 1er.—A 7 a.m., orage de pluie ; 9 a.m., beau ; temp. 65 ; vent ouest.
 2.—Temp. 65 ; vent ouest ; beau.
 3.—Vent sud-ouest ; temps 70.
 4.—Pluie ; temp. 70 ; vent nord-ouest.
 5.—Vent est ; temp. 58.
 6.—Vent sud-ouest ; temp. 65.
 7.—Vent sud-est ; temp. 63.
 8.—Temp. 60 ; vent nord.
 9.—Temp. 49 ; vent ouest.
 10.—Temp. 65 ; vent ouest.
 11.—Vent ouest ; temp. 65.
 12.—Temp. 68 ; vent ouest.
 13.—Temp. 72 ; vent ouest.
 14.—Vent nord-ouest ; temp. 72.
 15.—Temp. 50 ; vent nord-ouest.
 16.—Vent nord-ouest ; temp. 60.
 17.—Vent sud-ouest ; temp. 70.

- 18.—Temp. 74; vent ouest.
- 19.—Temp. 60; vent ouest.
- 20.—Temp. 70; vent ouest.
- 21.—Vent sud-ouest; temp. 65.
- 22.—Vent est; temp. 60.
- 23.—Temp. 70; vent nord-ouest.
- 24.—Vent ouest; temp. 70 à 80.
- 25.—Temp. 80; vent ouest.
- 26.—Vent nord-ouest; temp. 70.
- 27.—Vent ouest; temp. 75.
- 28.—Vent sud-ouest; temp. 70.
- 29.—Vent ouest; temp. 75.
- 30.—Vent nord; temp. 48.

Octobre.

- 1er.—Temp. 51; vent ouest.
- 2.—Vent ouest; temp. 60; beau temps.
- 3.—Vent ouest; temp. 66.
- 4.—Vent ouest; temp. 75; à 3 p.m. temp. 82.
- 5.—Temp. 63; vent ouest.
- 6.—Vent nord-ouest; temp. 45.
- 7.—Pluie; vent nord-est; temp. 45.
- 8.—Temp. 45; gelée la nuit dernière.
- 9.—Gelée la nuit dernière; temp. 50 à 8 a.m.
- 10.—Vent ouest; temp. 55.
- 11.—Gelée la nuit dernière; vent nord; temp. 40; neige ce matin.
- 12.—Gelée; temp. ce matin, 44; vent nord.
- 13.—Temp. 40; vent nord-est.
- 14.—Pluie; temp. 50; vent sud-ouest.
- 15.—Temp. 55; vent sud.
- 16.—Vent nord-ouest; temps 55.
- 17.—Temp. 45; vent nord-ouest.
- 18.—Temp. 55; vent ouest.
- 19.—Temp. 45; vent ouest.
- 20.—Temp. 44; vent est; orage de pluie.
- 21.—Vent ouest; temp. 48.
- 22.—Temp. 45; vent ouest.
- 23.—Gelée la nuit dernière; temp. 40.
- 24.—Vent nord-ouest; temp. 42.
- 25.—Temp. 30; gelée la nuit dernière; vent ouest.
- 26.—Vent sud; temp. 45.
- 27.—Vent nord-ouest; temp. 45; pluie.
- 28.—Gelée la nuit dernière; temp. 30; vent nord.
- 29.—Vent ouest; temp. 37.
- 30.—Gelée hier soir à 9 h.; temp. 40 à 10 p.m.; orage accompagné de tonnerre.
- 31.—Vent ouest; temp. 50.

Novembre.

- 1er.—Pluie ce matin; vent ouest; temp. 40.
- 2.—Gelée la nuit dernière; temp. 35.
- 3.—Vent nord-ouest; temp. 32.
- 4.—Temp. 30; vent ouest.
- 5.—Vent est; temp. 30.
- 6.—Temp. 30; vent est.
- 7.—Temp. 28; vent est.
- 8.—Vent ouest; temp. 50.
- 9.—Vent sud; temp. 37.
- 10.—Vent ouest; temp. 47.
- 11.—Pluie; vent sud-ouest; temp. 55.
- 12.—Temp. 48; vent sud-ouest.

Certifié,

ALEXANDER ROBERTSON,

Secrétaire.

- 13.—Vent ouest; temp. 48.
- 14.—Vent nord-ouest; temp. 35.
- 15.—Temp. 32; vent ouest.
- 16.—Vent sud-ouest; temp. 42.
- 17.—Pluie la nuit dernière; temp. 55; vent sud.
- 18.—Vent nord; temp. 28.
- 19.—Temp. 27; vent sud-ouest.
- 20.—Temp. 25; vent sud.
- 21.—Temp. 44; vent sud-ouest.
- 22.—Temp. 50; vent sud-ouest; pluie.
- 23.—Temp. 52; vent sud-ouest.
- 24.—Pluie toute la nuit; temp. 45.
- 25.—Temp. 38; vent sud-ouest; neige.
- 26.—Temp. 27; le steamer *Greetlands* quitte le port ce matin—dernier navire de mer cette année.
- 27.—Temp. 42; vent ouest.
- 28.—Vent nord-est; temp. 20; neige hier soir.
- 30.—Temp. à 8 a.m., 8 au-dessus de zéro.

Décembre.

- 1er.—Vent ouest; temp. 30 au-dessus.
- 2.—Vent ouest; temp. 34.
- 3.—Temp. 40; vent ouest.
- 4.—Vent sud-ouest; temp. 42.
- 5.—Temp. 42; vent ouest.
- 6.—Vent sud-ouest; temp. 30.
- 7.—Temp. 30; vent ouest.
- 8.—Toute neige disparue; vent ouest; temp. 38.
- 9.—Vent ouest; temp. 36.
- 10.—Temp. 30; vent ouest.
- 11.—Temp. 38; vent ouest.
- 12.—Vent sud-ouest; temp. 40.
- 13.—Vent ouest; temp. 40.
- 14.—Vent nord-ouest; temp. 35.
- 15.—Vent est; temp. 22 à 2 p.m.; tempête de neige.
- 16.—Temp. 26; neige et pluie; traîneaux ce matin.
- 17.—Temp. à 8 a.m., 4 au-dessus de zéro; bons chemins pour traîneaux; l'*Hochelaga* prend ses quartiers d'hiver; clôture de la navigation.
- 18.—Temp. 10 au-dessus de zéro; vent ouest.
- 19.—Temp. 30; belle journée.
- 20.—Belle matinée; temp. 25; vent est.
- 21.—Temp. 25; vent est.
- 22.—Vent ouest; temp. 33; matinée sombre.
- 23.—Matinée sombre; vent ouest; temp. 45; plus de voitures d'hiver; pluie ce matin.
- 24.—Temp. 32; temps sombre et brumeux; vent ouest.
- 25.—Noël: vent est; temp. 36; temps sombre.
- 26.—Vent sud-ouest; temp. 45; pluie.
- 27.—Matinée claire et belle; temp. 30; vent ouest.
- 28.—Vent nord-est; temp. 15; matinée claire.
- 29.—Vent sud-ouest; temp. 33; grand vent.
- 30.—Vent ouest; matinée sombre; temp. 36; grand vent à 2 p.m.; beaucoup plus froid.
- 31.—Vent nord-ouest; temp. à 7 a.m., zéro; matinée claire et ensoleillée; pas d'apparence de neige; chemins aussi secs qu'en été; pas de glace sur le fleuve.

THOMAS HOWARD,

Maître de havre.

PORT DE MONTRÉAL.

ÉTAT indiquant la nationalité et le tonnage des navires de long cours arrivés dans le port pendant la saison de 1891, et montés par 23,907 marins.

Nationalité.	Nombre de navires.	Tonnage.
Britannique.....	684	887,092
Norvégien.....	5	4,814
Allemand.....	20	34,409
Américain.....	11	6,445
Français.....	1	900
Hollandais.....	2	2,834
Italien.....	1	872
Espagnol.....	1	1,291
Total.....	725	938,657

THOMAS HOWARD,
Maître de havre.

PORT DE MONTRÉAL.

ÉTAT COMPARATIF indiquant le nombre et le tonnage des navires de l'intérieur arrivés dans le port dans la dernière décade, ainsi que le plus grand nombre au port à un moment donné.

Années.	Nombre de navires.	Tonnage.	Nombre le plus élevé au port à un moment donné.	
1882.....	5,947	848,780	190	29 sept.
1883.....	5,477	764,721	174	5 do
1884.....	4,808	726,015	161	9 juill.
1885.....	5,003	724,975	142	1er oct.
1886.....	5,521	809,819	178	25 août.
1887.....	5,367	791,452	189	31 mai.
1888.....	5,500	863,014	163	14 août.
1889.....	5,847	1,069,709	187	15 do
1890.....	5,162	966,959	167	20 oct.
1891.....	5,268	1,119,484	151	7 sept.

THOMAS HOWARD,
Maître de havre.

PORT DE MONTRÉAL.

ÉTAT COMPARATIF indiquant la date de l'ouverture et de la clôture de la navigation, du premier arrivage de la mer et du dernier départ pendant la dernière décade.

Années.	Ouverture de la navigation.	Clôture de la navigation.	Premier arrivage de la mer.	Dernier départ pour la mer.
1882.	11 avril.	9 déc.	6 mai.	21 nov.
1883.	27 do.	16 do.	5 do.	20 do.
1884.	22 do.	18 do.	2 do.	20 do.
1885.	5 mai.	7 do.	8 do.	20 do.
1886.	24 avril.	4 do.	30 avril.	25 do.
1887.	1er mai.	23 do.	3 mai.	28 do.
1888.	29 avril.	14 do.	4 do.	22 do.
1889.	14 do.	29 do.	27 avril.	23 do.
1890.	14 do.	3 do.	30 do.	24 do.
1891.	17 do.	17 do.	27 do.	21 do.

THOMAS HOWARD,
Maître de havre.

PORT DE MONTRÉAL.

ÉTAT COMPARATIF indiquant le nombre, le tonnage et la classification des navires de long cours arrivés dans le port venant des provinces maritimes pendant la dernière décade.

Années.	Navires à vapeur.	Tonnage.	Navires.	Tonnage.	Barques.	Tonnage.	Bricks.	Tonnage.	Brigantins.	Tonnage.	Goélettes.	Tonnage.	Nombre total des navires.	Tonnage total.
1882.	168	136,036			25	15,574			13	2,364	54	5,993	260	159,967
1883.	191	164,982			11	8,066	1	307	6	1,015	54	5,620	263	179,990
1884.	161	124,377			8	5,031			1	456	40	3,825	210	133,689
1885.	142	117,436			18	11,997			10	2,307	47	4,814	217	133,554
1886.	175	150,784			4	2,535	3	794	2	466	41	2,902	225	157,481
1887.	224	194,028	2	2,389	11	8,676	1	313	2	342	36	3,139	276	208,882
1888.	213	195,598	1	1,199	4	3,079			3	701	35	3,375	256	203,952
1889.	184	173,076			1	998			3	441	52	4,668	240	179,183
1890.	252	235,722							1	170	42	3,714	295	239,606
1891.	272	261,702			2	1,462			2	520	29	3,067	305	266,751

THOMAS HOWARD,
Maître de havre.

PORT DE MONTRÉAL.

NOMBRE et tonnage des navires de long cours consignés aux marchands ci-dessous mentionnés, pendant la saison de 1890.

Numéro.	Nom.	A vapeur.	Tonnage.	A voiles.	Tonnage.	Total, navires.	Total du tonnage.
1	H. et A. Allan	82	191,168			82	191,168
2	R. Reford et Cie.	63	110,312			63	110,312
3	D. Torrance et Cie.	45	102,767			45	102,767
4	Canada Shipping Co.	30	72,891			30	72,891
5	Kingman, Brown et Cie.	69	69,374	1	1,132	70	70,506
6	McLean, Kennedy et Cie.	23	36,776	5	1,683	28	38,459
7	F. C. Henshaw	33	36,093			33	36,093
8	Hy. Dobell et Cie.	44	34,479			44	34,479
9	Munderloh et Cie.	20	34,409			20	34,409
10	Harling, Ronald et Cie.	17	28,556	3	4,400	20	32,956
11	J. et R. McLea.	29	31,038			29	31,038
12	Anderson, McKenzie et Cie.	18	20,465	11	7,001	29	27,466
13	Carbray, Routh et Cie.	25	26,516	1	872	26	27,388
14	J. G. Sidey	14	20,272			14	20,272
15	Cie Houillière Intercoloniale.	15	15,390			15	15,390
16	Thos. Fraser et Cie.	30	8,851	4	568	34	9,419
17	David Shaw	4	7,020			4	7,020
18	Patrons	6	1,853	2	1,644	8	3,497
19	C. A. Boucher			23	2,720	23	2,720
20	Gouvernement impérial	1	2,120			1	2,120
	6 autres, moins 2,000 tonnes chaque.	3	3,710	13	3,883	16	7,593
	*16 autres, du canal	60	48,983	31	11,711	91	60,694
	Totaux	631	903,043	94	35,614	725	938,657

* Ce tonnage, 60,694 tonneaux, est passé dans le canal et revenu dans le port. Ces notes ont été prises afin de contrôler les droits de tonnage, qui sont maintenant abolis.

THOMAS HOWARD,
Maître de havre.

PORT DE MONTRÉAL.

ÉTAT COMPARATIF indiquant le nombre, le tonnage et la classification des navires de long cours arrivés dans le port dans la dernière décade, ainsi que les dates du plus grand nombre au port à un moment donné chaque année.

Années.	Navires à vapeur.	Tonnage.	Navires.	Tonnage.	Barques.	Tonnage.	Bricks.	Tonnage.	Brigantins.	Tonnage.	Godettes.	Tonnage.	Nombre total des navires.	Total du tonnage	Nombre le plus élevé au port à un moment donné.
1882	379	475,679	4	4,330	93	51,195	10	2,702	57	7,182	125	13,604	648	554,692	21 aout.. 53
1883	464	605,805	3	3,356	70	38,547	7	2,417	15	3,012	101	11,126	660	664,263	27 juin.. 38
1884	444	585,397	2	2,218	83	49,047	3	1,036	13	2,996	81	8,679	626	649,374	13 août.. 44
1885	441	619,647	2	2,792	76	45,560	1	338	23	6,141	86	9,376	629	683,854	15 juill.. 43
1886	532	736,648	11	13,475	68	47,233	10	3,061	7	1,850	75	7,432	703	809,699	18 août.. 44
1887	600	807,491	7	8,648	68	43,275	2	1,118	7	2,031	82	8,194	767	807,773	21 juill.. 37
1888	532	742,276	7	9,634	32	20,218	.....	.....	10	2,631	74	7,714	655	782,473	27 juin.. 36
1889	522	763,783	8	11,923	49	33,982	4	1,239	11	2,356	101	9,882	695	823,165	14 août.. 39
1890	624	889,189	9	13,127	33	19,442	2	590	8	1,323	70	6,671	746	930,332	3 sept.. 37
1891	631	903,043	11	16,113	15	11,054	1	149	9	2,127	58	6,171	725	938,657	19 août.. 46

THOMAS HOWARD,
Maître de havre.

COMMISSAIRES DU HAVRE DE MONTRÉAL,
BUREAU DU SECRÉTAIRE.
MONTRÉAL, 5 avril 1882.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous transmettre le rapport de l'ingénieur en chef des commissaires sur les travaux qui ont été exécutés, pendant l'année 1891, pour entretenir et améliorer le port de Montréal.

Je suis, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

ALEXANDER ROBERTSON, *secrétaire*.

M. WILLIAM SMITH,
Sous-ministre de la marine, Ottawa.

RAPPORT SUR LES TRAVAUX EXÉCUTÉS, PENDANT L'ANNÉE 1891,
POUR L'AMÉLIORATION ET L'ENTRETIEN DU PORT
DE MONTRÉAL.

(JOHN KENNEDY, M. INST. I. C., ingénieur en chef.)

COMMISSAIRES DU HAVRE DE MONTRÉAL,
BUREAU DE L'INGÉNIEUR EN CHEF,
MONTRÉAL, 5 mars 1892.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous soumettre, pour être présenté au conseil des commissaires du havre, le rapport suivant au sujet des travaux exécutés dans le port de Montréal pendant l'année terminée le 31 décembre 1891.

NOUVEAUX TRAVAUX

Sections 45 et 46 (Maisonneuve).—La construction de la nouvelle jetée, commencée en 1889, a été virtuellement terminée l'automne dernier. Dans le cours de l'été on a ajouté 286 pieds linéaires de coffrage au-dessous du niveau de l'eau sur le côté de la jetée qui descend le courant, et 900 pieds linéaires au-dessus de l'eau, principalement à l'extrémité extérieure et sur le côté qui descend le courant. Le remplage en terre et le macadamisage de la jetée ont été terminés, de même que le remplage de la grève jusqu'à l'endroit qui demandait à l'être pour le moment.

Le dragage d'un bassin, sur le côté d'amont de la jetée, 200 pieds de largeur et 27½ pieds de profondeur à l'eau basse, a été terminé, et un bassin sur le côté d'aval, d'une forme irrégulière et de la même profondeur, a été dragué assez pour qu'il puisse servir. La quantité draguée dans les deux bassins a été de 155,932 verges cubes.

La nouvelle jetée a 641 pieds de long sur le côté qui monte le courant et 180 pieds sur le côté d'aval, avec une longueur de 180 pieds. L'espace total affecté au mouillage des navires, le long de la jetée et des parties du quai terminé, est de 1,550 pieds linéaires.

Sections 42 et 43 (Hochelaga).—De bonne heure, au printemps, on a repris les travaux de prolongement du quai, et une longueur de 365 pieds a été ajoutée au coffrage sous l'eau, et la superstructure s'est vue allongée de 700 pieds linéaires. Le remplage de terre en arrière a été porté au niveau général et relié à celui exécuté les années précédentes.

Ces travaux ont prolongé le quai jusqu'à l'endroit où il est question de construire la seconde jetée, et pour le moment il est fini.

Sur le devant du quai on a dragué une étendue suffisante pour que les navires puissent y avoir accès; mais il reste encore beaucoup à faire pour arriver au chenal des navires. Quantité draguée en 1891—45,855 verges cubes.

La totalité des déboursés faits en 1891 et depuis le commencement, pour les travaux exécutés sur les sections 41 à 43 (Hochelaga) et 44 à 46 (Maisonneuve), se chiffre par \$102,697.99 et \$335,497.35.

Les nouveaux quais, aux deux endroits, font partie d'un plan général ayant pour but d'utiliser l'espace occupé par les hauts-fonds d'Hochelaga, et ajoutent en même temps une longueur de deux mille neuf cent vingt-cinq pieds de mouillage.

Sections 35 et 36.—Une double rampe avec mur de soutènement en caissons a été

construite sur l'avenue Denonville pour donner accès aux quais par la rue Notre-Dame et les rues voisines. Les chaussées de la rampe ont trente pieds de large, avec une pente de 1 dans 16 et de 1 dans 12 pieds 8 pouces aux deux extrémités, et de 1 dans 16 dans la partie transversale. Les pentes, sauf à l'extrémité d'aval, sont plus douces que celles des autres rampes que nous avons dans le port. La rampe est d'un grand avantage pour le charroyage des cargaisons de charbon au chemin de fer du Pacifique et autres consommateurs importants du voisinage. Les frais, considérablement grossis par le fait qu'il a fallu exécuter les travaux sans gêner le trafic des quais, ont été comme suit : pour les ouvrages en bois, \$12,104.58, et pour les ouvrages en terre et divers, \$7,220.26; total, \$19,324.84. Le terrain affecté à la rampe a été exproprié et payé par la municipalité, et les commissaires du havre ont payé les frais de construction.

Sections 36, 37 et 38.—Une partie des quais qui servaient autrefois à l'embarquement du bois de service ont été redressés et macadamisés. Frais, \$4,985.54.

Sections 5 et 6 (Pointe du Moulin-à-Vent).—Au printemps il a été fait un peu de dragage dans le roc afin d'avoir immédiatement de la pierre pour réparer les quais; ces travaux avaient en même temps pour objet de contribuer à l'agrandissement du bassin. Déboursés, \$631.37.

Chenal des navires dans le port.—Deux hauts-fonds qui formaient le côté nord du chenal des navires vis-à-vis les sections 34 et 37 et qui étaient dangereux pour les navires quittant le port sans être bien contrôlés, ont été à peu près entièrement dragués jusqu'à une profondeur de 27½ pieds à eau basse par un dragueur-élévateur faisant partie de la flotte de dragage et que le gouvernement avait prêté. Il reste encore à draguer quelques petites parties ainsi que des blocs détachés, et à mettre à l'épreuve le dragage exécuté. Déboursés en 1891, \$11,875.51.

Agrandissement du port et protection contre les inondations.—Après la conclusion des négociations engagées entre le gouvernement fédéral, la municipalité de Montréal et les commissaires du havre pour exécuter le projet d'agrandissement du port et de protection contre les inondations, projet connu sous le nom de plan n° 6, on se mit à l'œuvre. Les travaux commencèrent à la jetée de défense le 21 juillet: on plaça le dragueur n° 1 des commissaires et subséquemment le dragueur n° 8 du gouvernement sur le côté nord de la jetée, et les matières draguées furent déchargées principalement dans la partie submergée de la jetée près de son extrémité d'aval. Plus tard d'autres matières que l'on put trouver ailleurs furent ajoutées aux premières, et à la fin de la saison 73,160 verges cubes en avaient été placées sur l'emplacement de la jetée. Frais de travaux imputables sur le compte de l'agrandissement du port, à l'exclusion des frais d'outillage et dépenses générales, \$12,063.53.

RÉPARATIONS.

Après le départ des glaces, le printemps dernier, on constata que le coffrage de la partie du quai de l'île, section 15, qui fait face à l'île Sainte-Hélène, avait glissé en eau profonde, et que le dessus du coffrage de la section 29 avait haussé. A ces deux exceptions près, les quais n'ont pas subi d'avaries graves pendant l'hiver.

Les frais d'entretien et de réparations se sont élevés à \$49,109 cette année. Voici comment ils se sont chiffrés depuis 1875:—

1875.....	\$16,499
1876.....	35,711
1877.....	26,077
1878.....	18,974
1879.....	18,819
1880.....	17,330
1881.....	16,159
1882.....	27,962
1883.....	35,768
1884.....	44,869
1885.....	42,158
1886.....	64,989
1887.....	64,984

1888.....	49,520
1889.....	51,892
1890.....	56,380
1891.....	49,109

Ci-suit une énumération des principales réparations exécutées en 1891 :—

Section 10 (Pointe du Moulin-à-Vent).—Une vingtaine de pieds de l'extrémité d'aval du quai de la Pointe du Moulin-à-Vent ont été réparés avec de nouvelles cornières et un nouveau bordage de dessus, et les poteaux d'amarrage redressés.

Sections 12 et 13 (Mouillages des steamers Allan).—Environ 200 pieds linéaires du vieux coffrage de la section 12, qui avait été construit en 1889 et qui était en mauvaise condition depuis plusieurs années, ont cédé, au mois de septembre dernier. La partie brisée fut draguée et remplacée par un quai en pilotis, ce qui a entraîné la construction d'un rang serré de pilotes sur certaines parties de l'arrière, et de moises de 55 pieds de long placées à tous les 10 pieds. Le coffrage d'aval fut remplacé par du pilotage. Frais, \$2,619.11, à part le dragage.

Dans la section 14 une centaine de pieds linéaires ont reçu de nouvelles cornières et un nouveau bordage, et quatre nouveaux poteaux d'amarrage ont été posés.

Section 15 (quai de l'Île).—Les réparations du pilotis du quai, commencées dans l'automne de 1890, furent terminées aussitôt que possible après la débâcle des glaces le printemps dernier. Le quai et les voies du chemin de fer en arrière étant bas, furent en même temps exhausées au niveau général du quai. Déboursés en 1890 et 1891, \$2,755.16.

Depuis plusieurs années le coffrage du côté extérieur, ou côté du courant, du quai de l'Île, qui avait été construit vers 1859 et assis sur un fond en pente, s'enfonçait et penchait au dehors ; après le départ des glaces, on constata qu'il avait complètement cédé, et que le remblayage sur une largeur de trente pieds était parti avec lui. Au commencement de l'été, le coffrage fut remplacé par un pilotis, avec palplanches pour soutenir le remplage en arrière, et tout le quai fut réparé.

Parties du côté extérieur du quai de l'Île faisant face à Saint-Lambert furent renforcées par un rang serré de pilotis et reçurent d'autres réparations. Sur le côté du quai de l'Île près du rivage, sur le côté du courant de la jetée qui le relie à terre, et sur le quai de terre lui-même, le prolongement en pilotis construit en 1878 et 1879 était tellement détérioré au-dessus de l'eau qu'il ne pouvait plus supporter les grosses charges. Après la clôture de la navigation, il fut complètement réparé et renforcé. Sept nouveaux poteaux d'amarrage en fer forgé furent posés dans cette section. Coût des pilotis et des réparations, \$7,850.78.

Sections 16 à 19 (Mouillage de la ligne Dominion et de la Compagnie du Riche-lieu).—La partie du chemin planchéié qui se trouve près du mur de revêtement a été refaite, 150 pieds de nouveau couronnement ont été posés, et on a placé sept nouveaux poteaux d'amarrage en fer forgé et deux nouveaux poteaux de défense. Sur la section 18, une cale a été pratiquée dans le quai pour les bateaux à vapeur du fleuve, et on a posé trois nouveaux poteaux de défense. Sur la section 19, trois nouveaux poteaux de défense ont été posés.

Section 20 (jetée Victoria).—Sur le côté d'amont de la jetée, une longueur de 150 pieds a été réparée avec des cornières neuves, deux rangs de madriers et un bordage neuf. L'angle d'aval, avarié par la glace, a été réparé. On a posé six nouveaux poteaux d'amarrage en fer forgé et un poteau d'amarrage ordinaire en fonte. Déboursés, \$823.32.

Section 21, (ligne Beaver).—Deux nouveaux poteaux d'amarrage en fer forgé ont été posés.

Sections 22, 23 et 24.—Tous les longs poteaux d'amarrage en fonte ont été enlevés, examinés et reposés.

Section 29.—Environ 150 pieds linéaires de coffrage brisés par la glace ont été réparés avec quatre rangs de madriers, entretoises neuves et bordage. Déboursés, \$376.97.

Sections 36 et 37.—Huit nouveaux poteaux d'amarrage en fer forgé ont remplacé les anciens poteaux en chêne. Une traverse neuve en blocaille a été posée à la nouvelle rampe.

Chaussées.—Du macadam a été répandu sur les quais comme suit:—

Section.	Nombre de toises.	Section.	Nombre de toises.
9.....	22	21.....	4
10.....	9	22.....	23
11.....	14	23.....	13
14.....	23	24.....	5
15.....	31	25.....	19
16.....	24	26.....	21
18.....	7	28.....	21
19.....	11	30.....	14
20.....	3	31.....	11

Quantité totale de macadam répandu pour entretenir les chaussées, 275 toises.

Plusieurs des trottoirs de passage ont été réparés et exhausés.

Il est resté peu de glace sur les quais en amont de la section 18, mais en aval il y en a eu plus que la quantité moyenne ordinaire. Déboursés pour la déblayer, \$3,196.18.

DRAGAGE DU PORT ET OUTILLAGE.

L'outillage de dragage du port qui a servi en 1891 se composait de trois dragues à cueiller, trois grues et deux remorqueurs, avec barge à charbon, chalans et un atelier flottant, tel que détaillé dans le tableau ci-joint. De plus, le dragueur-élévateur n° 8, deux remorqueurs, et six chalans à bascule, ont été empruntés à la flotte employée au chenal des navires et ont travaillé pendant la plus grande partie de l'été.

Le dragueur n° 6, la grue n° 2 et les deux remorqueurs ont hiverné dans la cale sèche de Cantin, Montréal; les autres dragueurs et les deux autres grues dans le canal Lachine, sur le côté sud de l'île, aux écluses Saint-Gabriel; la barge à charbon et tous les chalans dans le canal, en aval du pont Wellington.

Toutes les réparations ont été faites par les ouvriers des commissaires, à l'exception de certains travaux sur quelques grosses pièces de machines qui furent exécutés dans des usines du voisinage.

Le remorqueur *St. Peter* a été reconstruit dans ses parties les plus importantes. Toute la partie au-dessous du pont a été refaite, sauf une portion du bordage extérieur. Partie du pont et des baux du pont, la plupart des appuis du parapet et le cadre sur le pont ont aussi été refaits. Déboursés, \$2,760.82.

Le remorqueur *Saint-Louis* a été pareillement reconstruit. Presque toute la partie au-dessous du pont a été refaite, sauf une portion du bordage extérieur. Quelques-uns des baux du pont, le bordage du pont et les appuis du parapet ont été renouvelés. Le fourneau de la chaudière a été réparé avec un nouveau tuyau de décharge et partie de plaques latérales. Déboursés, \$2,211.18.

Les glissoires pour les béquilles d'avant et le cadre A de la grue n° 2 ont été renouvelés.

Le dragueur n° 6, dont la coque était devenue trop faible pour un plus long service, a été seulement calfaté pour le tenir à flot, et n'a pas été équipé pour travailler pendant l'été.

Les autres dragueurs et bateaux ont reçu les réparations ordinaires.

Le dragueur à cueillers, dont la construction avait été commencée en 1890, fut terminé le printemps dernier, et mis à l'œuvre dans le port le 18 mai. Coût, \$39,009.84.

Deux chalans plats, les nos 21 et 22, de 85 x 25 x 7 pieds et 5 pouces, et d'une capacité de transport de 150 verges cubes, ont été construits le printemps dernier pour faire le service des dragueurs. Coût, \$2,594.18 chaque.

Deux autres, les nos 23 et 24, de 85 x 25 x 6 pieds et 9 pouces, et d'une capacité de transport de 150 verges, furent construits dans le cours de l'été. Coût, \$2,374.29 chaque.

La coque du dragueur-élévateur du gouvernement n° 3, qui avait été achetée pour servir à un atelier flottant, fut montée en conséquence l'hiver dernier et équipée des machines de l'ancien atelier flottant, ainsi que de quelques nouvelles.

La coque de l'ancien atelier flottant fut vendue au commencement de l'été, et plus tard démolie par l'acheteur.

La construction de nouveaux dragueurs et autre outillage destinés à exécuter les travaux d'agrandissement du port, a été commandée par les commissaires en 1891, comme suit :—

Un grand dragueur à cuiller semblable au n° 1, par MM. Carrier, Lainé et Cie, de Lévis, Québec.

Les machines pour trois grues flottantes, par M. John McDougall, Montréal. Les coques pour ces machines, par les mécaniciens des commissaires.

Les machines et les bâtis de deux grues à terre, par M. John McDougall, Montréal.

Six chalans à pont plat, d'une capacité de transport de 150 verges cubes, par les mécaniciens des commissaires.

La construction de ces vaisseaux, ainsi que d'autres outillages commandés depuis la clôture de la navigation, est aujourd'hui très avancée.

Une chaloupe à vapeur de 30½ pieds de long, avec une machine de 6 pouces sur 8 pouces, a été achetée par les commissaires l'automne dernier.

La flotte de dragage, remise à flot par l'ouverture du canal Lachine, arriva dans le port le 30 avril. Le dragueur n° 4 commença à travailler le 5 mai, le n° 7 le n° 8, et le n° 1, dont l'achèvement avait été un peu retardé, commença le 18.

Le dragueur-élévateur, qui avait été emprunté au gouvernement, fut amené de Sorel le 26 mai, et commença à travailler le 29 du même mois.

Tous fonctionnèrent jusqu'au 21 novembre, alors que le dragueur-élévateur cessa ses opérations et retourna à Sorel. Les dragueurs nos 4 et 7 cessèrent le 27, et le n° 1 le 28 du même mois. La flotte de dragage des commissaires fut envoyée en hivernement dans le canal Lachine, et le reste de l'outillage du gouvernement renvoyé à Sorel.

Les dragueurs, grues, remorqueurs et quatre chalans du havre furent mis en hivernement dans le canal Lachine à environ un quart de mille en aval des écluses Saint-Gabriel, l'atelier flottant et deux chalans à l'île en amont des écluses Saint-Gabriel, la barge à charbon et les autres bateaux dans le bassin n° 3 près des dragueurs, et le dragueur n° 6, qui n'avait pas servi pendant l'été, fut, au mois d'octobre, halé sur l'île en amont des écluses Saint-Gabriel pour y être reconstruit.

Le nombre de jours pendant lesquels les dragueurs à cuiller ont fonctionné, en comptant chaque jour excepté les dimanches, depuis le commencement du printemps jusqu'à la cessation des opérations, à l'automne, a été : 167½ pour le n° 1, 178 pour le n° 4, et 175 pour le n° 7 ; en totalité, 520½ jours.

La durée nominale du travail est de 10 heures par jour, ce qui donne un total de 5,205 heures de service ; mais la durée réelle du dragage, déduction faite du temps perdu en réparations, changements de place, retards occasionnés par des navires, courtes journées de l'automne et toutes autres causes, se trouve réduite à 4,455 heures, soit une moyenne de 85.58 pour 100 du temps du service.

Les frais d'exploitation de la flotte des commissaires, laquelle se compose de trois dragueurs à cuiller, trois grues de déchargement, deux remorqueurs à hélice et des chalans, ont été de \$49,570.78. Cette somme couvre, comme d'habitude, les frais d'exploitation de l'outillage et des machines, réparations, équipement, combustible, gages, appointements, assurance et tous autres déboursés, sauf l'intérêt sur le capital et la dépréciation de l'outillage. Elle couvre aussi les frais de reconstruction des remorqueurs *St. Peter* et *St. Louis*.

Les frais d'exploitation du dragueur-élévateur que nous avons emprunté, ainsi que ceux du remorqueur et du chalan qui ont fait son service, se sont élevés à \$14,231.79,—ce qui porte la totalité des dépenses à \$63,802.57.

Ci-suit un relevé comparatif des frais et quantités de dragage en 1891 et les années précédentes.

Années.	Verges cubes draguées.	Prix total.	Prix par verge cube.	Observations.
		\$		
1875.....	151,719	68,979	45	
1876.....	156,082	55,462	35 $\frac{60}{100}$	
1877.....	173,499	45,103	26	
1878.....	211,731	48,748	23	
1879.....	189,609	41,006	21 $\frac{63}{100}$	
1880.....	186,430	46,914	25 $\frac{10}{100}$	
1881.....	170,764	54,128	31 $\frac{10}{100}$	
1882.....	187,339	53,598	28 $\frac{60}{100}$	Dragueurs à cuiller et arrache-pierres. Dragueurs élévateurs.
	9,429	13,254	\$1.40 $\frac{60}{100}$	
1883.....	196,768	66,852	33 $\frac{86}{100}$	Totaux et moyenne.
	36,538	17,956	49 $\frac{88}{100}$	
1884.....	6,990	19,385	\$2.77 $\frac{90}{100}$	Dragueurs à cuiller et arrache-pierres. Dragueurs élévateurs—levage de roches et déblaiement.
	43,348	37,341	86 $\frac{14}{100}$	
1885.....	125,648	49,468	39 $\frac{87}{100}$	Dragueurs à cuiller et arrache-pierres.
1886.....	69,494	28,563	41 $\frac{10}{100}$	do do do
1887.....	57,728	25,772	44	do do do
1888.....	36,993	23,259	62	do do do
1888.....	73,150	36,690	50 $\frac{16}{100}$	do do do Dragueurs élévateurs.
	2,077	1,333	64 $\frac{88}{100}$	
1889.....	75,227	38,023	50 $\frac{84}{100}$	Totaux et moyenne.
	205,283	54,574	26 $\frac{88}{100}$	
1889.....	9,420	2,996	31 $\frac{80}{100}$	Dragueurs à cuiller et arrache-pierres. Dragueur élévateur.
	214,703	57,570	26 $\frac{81}{100}$	
1890.....	186,670	53,674	28 $\frac{80}{100}$	Dragueurs à cuiller et arrache-pierres.
1891.....	250,267	49,571	19 $\frac{12}{100}$	Dragueurs à cuiller. Dragueur élévateur.
	43,290	14,232	32 $\frac{87}{100}$	
	302,557	63,803	21 $\frac{88}{100}$	Totaux et moyenne.

Les frais et la nature du dragage fait dans les différentes parties du port, l'année dernière, ont été comme suit. Toutes les quantités sont des mesures de chalan, et les frais comprenant le remorquage et le déchargement des matières draguées :—

Section 6 (Pointe du Moulin-à-Vent).—Un peu de dragage a été fait dans le bassin dont l'approfondissement sera utile, dans le but immédiat d'obtenir de la pierre pour le fond des chaussées et pour d'autres réparations à faire aux quais. Profondeur d'eau, 25 pieds; quantité draguée, 1,170 verges cubées; matière, roche schisteuse; prix 54c. la verge.

Sections 12 à 14 (Mouillages de la ligne Allan).—La partie du quai en caisson de la section 12 qui avait cédé a été, avec son remplage de pierre, draguée et préparée pour les réparations. Profondeur d'eau, à peu près 29 pieds; quantité draguée, 3,454 verges cubées, à part le bois; matières, caisson, pierre et terre; prix, 52c. la verge.

Plusieurs endroits peu profonds tout près des quais et d'un bout à l'autre du bassin où il s'était fait des amas de déchets, et quelques autres endroits qui n'avaient jamais été creusés à leur pleine profondeur à cause de l'extrême dureté du fond, furent dragués jusqu'à 27 $\frac{1}{2}$ pieds et plus à eau basse. Quantité draguée, 3,874 verges cubes; matières, sable, vase et boue résistante, avec nombre de cailloux; prix, 31 $\frac{1}{2}$ c. la verge.

Sections 14 et 15 (Bassin Elgin).—Le bassin, qui était devenu obstrué par des dépôts d'égouts, a été dragué jusqu'à une profondeur de 27 $\frac{1}{2}$ pieds à eau basse, aux frais de la municipalité. Quelques endroits que d'autres dépôts avaient rendus peu profonds et où il y avait de gros cailloux, furent aussi déblayés à la pleine profondeur. Profondeur d'eau, 29 pds; quantité draguée, 11,497 verges cubes; matières, dépôts d'égouts et vase, avec un peu de boue résistante et de gros cailloux; prix, 11 $\frac{4}{10}$ c. la verge.

Section 15.—Le coffrage qui s'était effondré à l'extrémité d'aval du quai de l'Île, ainsi que son remplage, furent dragués et le coffrage préparé pour les réparations. Quantité draguée, à l'exclusion du bois, 360 verges cubes; matières, bois et pierre de remplage; prix, \$1.45 la verge cube.

Le bassin, entre le quai de l'Île et le quai de terre, était devenu peu profond en plusieurs endroits, principalement le long des quais; il fut dragué jusqu'à 27 $\frac{1}{2}$ pieds à eau basse. Profondeur d'eau, 29 pds; quantité draguée, 2,700 verges; matières, sable et boue; prix, 28c. la verge.

Section 22.—Un certain nombre de petites pièces peu profondes, principalement à l'extrémité d'aval de la jetée Victoria, furent draguées à la profondeur voulue. Profondeur d'eau, 30 pieds, courant très fort en quelques endroits; quantité draguée, 4,320 verges cubes; matières, sable et gravier; prix, 19c. la verge.

Section 23 (quai des Commissaires).—Un peu de dragage a été fait pour creuser un endroit peu profond dans un fort courant près du quai. Profondeur d'eau, 30 pds; matières, sable et gravier; quantité draguée, 855 verges cubes; prix, 42c. la verge.

Sections 41, 42 et 43 (Hochelaga).—Les dragueurs ont rasé les hauts-fonds qui se trouvaient devant les quais neufs; ils ont aussi creusé les fondations de coffrages. Profondeur d'eau, 29 à 35 pieds; quantité draguée, 45,855 verges cubes; matières, sable, gravier, boue très dure et quelques cailloux; prix, 21 $\frac{1}{4}$ c. la verge.

Sections 45 et 46 (Maisonnette).—Il a été fait du dragage pour la formation de bassins sur les deux côtés de la nouvelle jetée et pour préparer les fondations de coffrages. Les matières draguées étaient très variées: sur le côté d'amont du bassin c'était pour la plus grande partie de la boue très résistante avec quelques cailloux, sur le côté d'aval du sable gris foncé très aisé à travailler; profondeur d'eau, 29 à 35 pds; quantité draguée, 155,932 verges cubes; prix, 18 $\frac{7}{10}$ c. la verge.

Chenal des navires dans le port.—Deux hauts-fonds et quelques petites pièces sur le côté nord du chenal principal, vis-à-vis les sections 34 à 37, ont été presque rasés jusqu'à 27 $\frac{1}{2}$ pieds à eau basse par le dragueur-élévateur du gouvernement n° 8. Profondeur d'eau, 28 à 32 pieds, courant rapide; matières presque toutes composées de cailloux dont la plupart avaient moins d'un pied cube; quantité draguée, 33,673 verges cubes; prix, 35 $\frac{1}{2}$ c. la verge.

Agrandissement du port.—Du dragage a été fait sur la batture de l'Île, le long de l'emplacement de la jetée de défense (vis-à-vis les sections 56 à 63) par un dragueur à cuiller, et à l'extrémité d'aval de la batture par le dragueur-élévateur. Profondeur d'eau, 30 à 32 pds; matières, vase durcie et boue résistante, avec cailloux de toutes dimensions; quantité draguée par le dragueur à cuiller, 29,250 verges cubes; prix, 11 $\frac{1}{10}$ c. la verge; quantité draguée par le dragueur-élévateur, 9,620 verges cubes à 24 $\frac{1}{2}$ c. la verge.

Ci-joint des tableaux donnant plus amples détails sur l'outillage de dragage et les travaux exécutés.

Respectueusement à vous,

JOHN KENNEDY,

Ingénieur en chef.

DRAGAGE DU PORT.

NOMBRE de jours pendant lesquels chaque dragueur a opéré, et quantité draguée à chaque endroit pour le port de Montréal en 1891.

Endroits où les dragueurs ont opéré.	Bateaux.	Temps de service.		Quantités draguées.			Nature des matières draguées.
		Jours.	Total de jours.	Dragueurs à cuiller.	Dragueur-élévateur.	Total de verres cubes.	
Sections 5 et 6, Pointe du Moulin-à-Vent . . .	Drag. à cuiller n° 4.	5	5	990			} Roche schisteuse.
do	do n° 7.	2	7	180		1,170	
Section 12, bassin Allan . . .	do	25	25	3,454		3,454	} Démolit. du coffrage.
do 13 et 14, bassin Allan . . .	do	n° 1.	10½	3,049			
do	do	n° 4.	6½	825		3,874	} Vase durcie et pierres.
do 14 et 15, bassin Elgin	do	n° 1.	18¼	18¼	11,497	11,497	
do 15, quai de l'île . . .	do	n° 7.	5	5	360	360	} Démolit. du coffrage.
do 15, bassin King . . .	do	n° 4.	6½	10½	1,980	2,700	
do 21 et 22, bassin militaire	do	n° 7.	4	10½	720		} Sable, boue et vase.
do 23, au quai des commissaires.	do	n° 1.	11½	11½	4,320	4,320	
do 41 à 43, Hoche-laga	do	n° 7.	5	5	855	855	} do
do	do	n° 1.	41¼	24,244			
do	do	n° 4.	15½	7,875			} Sable, gravier, boue et cailloux.
do	do	n° 7.	41	97¾	13,736	45,855	
do 45 et 46, Maisonneuve	do	n° 1.	41	18,562			} Sable, boue résistante et cailloux.
do	do	n° 4.	144¾	103,080			
Agrandissement du port à la jetée de défense . . .	do	n° 7.	98	278½	34,290	155,932	} Vase durcie, boue et cailloux.
do	do	n° 1.	45	29,250			
Courant Sainte-Marie . . .	Drag.-élévateur n° 8.	25	70		9,620	38,870	} Cailloux et pierres.
do	do	n° 8.	126	126	33,670	33,670	
Totaux			671½	259,267	43,290	302,557	

RÉSUMÉ de l'ouvrage fait par chaque dragueur dans le port de Montréal en 1891.

Bateaux.	Endroits où les dragueurs ont opéré.	Temps de service.		Quantités draguées.			Nature des matières draguées.
		Verges cubes.		Dragueurs à cuiller.	Dragueur-élévateur.	Total.	
		Jours.	Total.				
Drag. à cuiller n° 1.....	Sections 13 et 14, bassin Allan..	10 $\frac{1}{2}$	167 $\frac{1}{2}$	3,049	90,922		Vase durcie et pierres.
	do 14 et 15, bassin Elgin..	18 $\frac{1}{4}$		11,497			Dépôts d'égouts, vase durcie et cailloux.
	do 21 et 22, bassin militaire	11 $\frac{1}{2}$		4,320			Sable et gravier.
	Stations 56 à 63, jetée de déf....	45		29,250			Vase durcie, boue et cailloux.
	Sections 41 à 43, Hochelaga....	41 $\frac{1}{4}$		24,244			Sable, gravier, boue et cailloux.
do 45 et 46, Maisonneuve.	41	18,562	Sable, boue résistante et cailloux.				
Drag. à cuiller n° 4.....	Sections 5, Point du M.-à-Vent	5	178	990	114,750		Roche schisteuse.
	do 12, bassin Allan.....	6 $\frac{1}{2}$		825			Vase durcie et vase.
	do 15, bassin King.....	6 $\frac{1}{2}$		1,980			Sable, boue et vase.
	do 41 à 43, Hochelaga.	15 $\frac{1}{2}$		7,875			Sable et glaise.
	do 45 et 46, Maisonneuve....	144 $\frac{1}{2}$		103,080			Sable, boue résistante et cailloux.
Drag. à cuiller n° 7.....	Section 5 et 6, Pte du M.-à-Vent	2	175	180	53,595		Roche schisteuse.
	do 12, bassin Allan.....	25		3,454			Démolit. du vieux quai.
	do 15, quai de l'île.....	5		360			do do
	do 15, bassin King.....	4		720			Sable, boue et vase.
	do 23, au quai des commis-saires	5		855			Sable et gravier.
	do 41 à 43, Hochelaga.....	41		13,736			Sable, gravier, boue et cailloux.
	do 45 et 46, Maisonneuve..	93		34,290			Sable, boue résistante et cailloux.
Dragueur - élévateur n° 8..	Extrém. infér. de la jetée de déf.	25	151	9,620	43,290		Vase durcie, boue et cailloux.
	Courant Sainte-Marie, vis-à-vis les sections 34 à 37	126		33,670			Cailloux et pierres.
	Totaux.....	671 $\frac{1}{2}$		259,267			43,290	302,557

OUTILLAGE de dragage des commissaires du havre employé dans le port de Montréal en 1891

Description des bateaux.	Coque.			Quand construite.	Espèce de machine.	Machines.					Capacité d'auge.	Profondeur que la drague peut atteindre.	Observations.	
	Longueur totale.	Largeur de bau.	Hauteur de cale.			N° de cylindres.	Diamètre des cylindres.	Longueur de jeu.	Pression de vapeur.	Lbs.				pds.
Dragueurs—	pds.	pds.	pds.											
Dragueur à cuiller et drôme n° 1	90.0	36.0	9.6	1890	Horizontale, sans condensation.	2	16	110	41½	115	115	41½	Toutes coques en bois. Reconst. et changé en '90. Reconstituée en 1889.	
do n° 4	77.3	27.0	6.6	1872	Horizontale, sans condensation.	1	14	90	33	70	85	40	Reconstruit en 1891.	
do n° 7	77.3	27.0	7.0	1874										
Grues—														
Grue n° 1	56.8	23.9	5.9	1872	Horizontale, sans condensation.	1	8	12	85	85	85	85	Reconstruit en 1891.	
do n° 2	57.0	23.6	5.9	1875										
do n° 3	61.9	24.0	5.9	1875	Verticale, sans condensation.	1	10	12	85	85	85	85	do	
do n° 10	67.0	15.0	8.7	1875										
do n° 11	71.6	16.6	8.6	1875										
Remorqueurs—														
"Saint-Louis"	67.0	15.0	8.7	1875	Force, verges cubes.	1	16	20	85	85	85	85	Reconstruit en 1891.	
"Saint-Etienne"	71.6	16.6	8.6	1875										
Barges—														
Atelier flottant	135.0	29.0	10.0	1873										
A.G. Nish (barge à charbon)	100.8	22.6	6.4	1873										
Chalans—														
Chalan de sondage	70.6	18.0	5.0	1873	Force, verges cubes.	45	45	45	45	45	45	45	Tout en bois.	
do	70.6	18.0	5.0	1873										
Chalan (vieux)	70.5	18.3	5.4	1873										
do n° 5	70.5	18.0	5.0	1873										
do n° 6	70.4	18.0	5.4	1873										
do n° 7	70.4	18.0	5.4	1873										
do n° 8	70.4	18.1	5.4	1874										
do n° 10	70.4	18.1	5.4	1874										
do n° 11	70.0	18.3	5.1	1874										
do n° 14	69.5	18.4	5.0	1875										
do n° 15	70.4	18.2	5.0	1875										
do n° 16	70.4	18.3	5.6	1875										
do n° 17	75.0	20.2	6.0	1876										
do n° 18	75.4	20.4	6.3	1876										
do n° 19	75.6	20.3	6.5	1878										
do n° 20	75.6	20.3	6.3	1878										
do nos 21 et 22	85.0	25.0	7.5	1891										
do nos 23 et 24	85.0	25.0	6.9	1891										

A part ce que dessus, il a été emprunté au ministère des travaux publics pour opérer dans le port, en 1891, l'arrache-pierre n° 1 et trois grands chalans à bascule.

ANNEXE No 18.

RAPPORT DES COMMISSAIRES DU HAVRE DE QUÉBEC, ANNÉE 1891.

(Exigé par l'article 14 de l'Acte 38 Vict., ch. 55.)

QUÉBEC, 2 janvier 1892.

L'honorable CHAS TUPPER,
Ministre de la marine et des pêcheries,
Ottawa.

MONSIEUR,—Conformément aux exigences de l'article 14 de l'Acte 38 Victoria, chapitre 55, j'ai l'honneur de vous faire le rapport suivant sur les opérations des commissaires du havre de Québec en 1891.

RAPPORT DE L'INGÉNIEUR EN CHEF.

Le rapport ci-joint de l'ingénieur en chef, M. St. George Boswell, contient tous les renseignements relatifs aux travaux du havre exécutés l'année dernière sous sa direction, aux réparations qui leur ont été faites ainsi qu'aux autres propriétés des commissaires.

REVENU.

L'état du revenu de 1891 accuse une légère diminution de recettes sur l'année précédente. Ce déficit est uniquement dû à une diminution des arrivages maritimes, car les recettes provenant des propriétés de quai se sont bien maintenues.

BASSINS LOUISE ET QUAIS.

Pendant la dernière saison, 42 steamers-poste d'un tonnage libre de 106,283 tonneaux ont fréquenté ces bassins où ils ont débarqué immigrants, bagage et fret.

Onze steamers d'un tonnage libre de 17,649 tonneaux y ont débarqué une partie de leur fret, et 11 steamers d'un tonnage libre de 10,541 tonneaux leurs pleins chargements de 18,064 tonnes de houille.

Six voiliers d'un tonnage libre de 5,965 tonneaux y ont débarqué 7,847 tonnes de houille, et 42 bâtiments d'un tonnage libre de 39,993 tonneaux ont aussi fréquenté les bassins, où ils ont pris des chargements de bois de service et de planches. Le roulage du trafic a nécessité l'emploi de 2,657 wagons.

L'*Enchantress*, un steamer à hélice qui venait en détresse de Montréal, a débarqué son chargement de planches dans le bassin intérieur, et, après avoir été radoubé, l'a rembarqué et est parti pour la mer.

Mille exemplaires d'une brochure intitulée *The Port of Quebec, its facilities and prospects*, publiée par M. E. T. D. Chambers, du *Morning Chronicle* de Québec, et contenant une excellente description de ces travaux, ont été achetés et largement répandus par les commissaires.

AFFERMAGE.

Les seuls changements survenus sont que le magasin n° 7 situé sur le quai Wellington, autrefois occupé par MM. John Ross et Cie, et le magasin voisin n° 8, qui était vacant depuis quelques années, ont été donnés à bail à MM. E.M. Lennon et Cie, pour un terme de trois ans.

Les modifications (mentionnées dans le rapport de 1890) demandées par les compagnies de chemins de fer " Québec et Lac Saint-Jean " et " Québec, Montmorency et Charlevoix " dans le bail conclu en 1888 qui les autorisait à traverser la jetée, ont été finalement accordées, et les changements ainsi faits par les commissaires ont été confirmés par un arrêté du conseil. L'acte n'attend plus que la signature.

RÉPARATIONS AUX PROPRIÉTÉS.

Les commissaires n'ont pas été en situation d'entreprendre les réparations qu'il serait nécessaire de faire au quai de la Pointe-à-Carcy, mais ils espèrent pouvoir les exécuter dans le cours de l'été prochain.

Toutes les autres propriétés de la commission ont été fréquemment inspectées et tenues en bon ordre. Vous trouverez des détails à ce sujet dans le rapport de l'ingénieur en chef.

LEST.

Nous avons obtenu, pendant l'année, 7,030 tonnes de matières à remblai provenant du lest des navires, et 343 tonnes provenant d'autres sources; elles ont coûté \$685.15,—soit une moyenne de $9\frac{1}{4}$ c. la tonne.

Ce lest se composait presque tout entier de bonne pierre, et a été utilisé sur les différentes propriétés de la commission, comme suit :—Quai de la Pointe-à-Carcy, 3,110 tonnes; quai du brise-lames, 2,260 tonnes; quai du Grand-Tronc, 137 tonnes; ouvrages du havre, 1,660 tonnes; quai Atkinson, 1,012 tonnes, et quai Wellington, 94 tonnes.

PONT DE GLACE AU CAP-ROUGE.

Des préparatifs avaient été faits le printemps dernier pour faire sauter le pont de glace du Cap-Rouge s'il apportait des retards à l'ouverture de la navigation de bonne heure; mais la glace était partie avant qu'on jugeât nécessaire de donner effet à ces préparatifs, et les matières qui devaient servir en cette circonstance ont été emmagasinées par le lieutenant-colonel Montizambert pour être utilisées une autre fois.

CHARGES DE PRÉSIDENT ET DE SECRÉTAIRE-TRÉSORIER.

Le 16 mars, M. Edmond Giroux fut nommé président en remplacement de M. P. V. Valin, et lors de sa réélection comme commissaire, le 9 novembre, il fut unanimement confirmé dans la même charge.

M. James Woods, qui avait rempli les fonctions de secrétaire-trésorier depuis le mois de février 1890, fut, le 30 septembre, permanemment nommé à cette charge.

CHANGEMENTS DANS LE PERSONNEL DE LA COMMISSION.

Le 3 novembre, une communication fut reçue du sous-ministre de la marine, Ottawa, annonçant que par un arrêté du conseil en date du 4 octobre la nomination de tous les membres de la commission qui relevaient du gouvernement était révoquée et que les messieurs suivants :—

M. EDMOND GIROUX,

M. VICTOR CHATEAUVERT,

M. ARTHUR J. TURCOTTE,

M. JOHN SHARPLES,

étaient nommés à la place de MM. Thomas McGreevy, P. V. Valin et Joseph Bell Forsyth. Les nouveaux commissaires prirent leur siège pour la première fois à l'assemblée du 9 novembre.

DÉCÈS DU CAPITAINE FRANÇOIS GOURDEAU.

La mort, arrivée le 11 mai, du capitaine Gourdeau qui remplissait depuis seize ans les fonctions de maître de havre pour les commissaires, a causé à ces derniers le plus profond regret.

Le capitaine Gourdeau était un fonctionnaire capable, attentif et zélé, et sa mort les prive d'un employé dans lequel ils pouvaient reposer la plus entière confiance.

PETERS vs LES COMMISSAIRES DU HAVRE.

A son dernier terme, la cour suprême a rendu jugement en cette cause. Jusqu'ici les détails n'en sont pas encore venus aux commissaires.

COUPE DE GLACE.

Trente mille (30,000) blocs de glace, tous destinés à la consommation locale, ont été coupés pendant l'hiver de 1890-91,—soit quatre mille (4,000) blocs de moins que l'année précédente.

VISITE DU PRÉSIDENT À OTTAWA.

Le 17 septembre le président se rendit à Ottawa, accompagné de l'ingénieur en chef, dans le but de traiter avec le gouvernement les questions suivantes:—

Achat d'un feu occultant et entretien à venir des feux d'alignement du port; règlement des comptes du bassin de radoub et de la barge de levage; règlement d'une réclamation pour l'espace occupé sur le quai du brise-lames et de la jetée par les bâtisses des immigrants; réparation du devant du quai de la Pointe-à-Carcy et approfondissement de la façade intérieure; interprétation et règlement du compte des débentures des commissaires.

Des entrevues eurent lieu, le 18, avec les honorables ministres de la milice, de la marine et des travaux publics, et avec M. Courtney, le sous-ministre des finances. Les questions plus haut énumérées y furent débattues.

Le feu occultant qui avait été acheté pour en faire un feu d'alignement, mais qui ne convenait pas, a été pris par l'honorable ministre de la marine, qui l'a fait livrer à l'agent de son ministère ici.

L'entretien des feux d'alignement du port fut aussi l'objet d'une discussion favorable, mais on attend le rapport de l'ingénieur en chef du ministère. Les autres matières restent à l'examen.

Au présent rapport sont annexés les relevés ordinaires contenant les renseignements fournis chaque année à votre ministère au sujet du port, ainsi qu'un état des comptes de la commission pour l'année.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre très obéissant serviteur,

JAS. WOODS,
Secrétaire-trésorier.

BUREAU DE L'INGÉNIEUR DU HAVRE,
QUÉBEC, 23 décembre 1891.

M. JAMES WOODS,
Secrétaire-trésorier

de la commission du havre, Québec.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous soumettre le rapport suivant au sujet des propriétés suivantes qui sont sous ma direction.

JETÉE LOUISE ET MUR TRANSVERSAL.

Devant la demande sans cesse croissante d'espace pour déposer la houille, il a été nécessaire, dans le cours de la dernière saison, de prolonger la plateforme qui se trouve à l'extrémité occidentale de la jetée et d'en construire une autre sur le mur transversal.

A la demande de la Compagnie de steamers Dominion, une partie du quai de l'est a été planchéié pour recevoir la houille.

A l'extrémité occidentale de la jetée une pièce de terrain, mesurant 120 x 60 pieds, a été donnée à bail à la Compagnie du chemin de fer Québec et Lac Saint-Jean, qui doit en faire une cour à charbon.

Les voies de chemin de fer sur la jetée et le mur transversal ont été alignées et remblayées, et deux croisements ont été placés à l'intersection de la voie du mur transversal avec celles de la jetée.

Un nouvel hangar à fret, mesurant 200 pieds sur 38, a été construit sur le mur transversal, et l'espace de 100 pieds entre l'ancien hangar du nouveau a été planchéié.

Sur le quai de l'est, l'espace de trois pieds de profondeur, au-dessous de la plate-forme en avant de la bâtisse de l'immigration, a été rempli de lest de navires, et une clôture a été construite de façon à isoler les immigrants lorsqu'ils débarquent. La chaussée entre les deux bâtisses de l'immigration a été élargie et macadamisée.

L'angle nord-est du quai de l'est a été réparé et rebordé. L'extrémité sud de ce quai a été aussi réparée deux fois pendant la dernière saison, car en trois occasions des navires l'avaient avariée en abordant.

De nouveaux poteaux d'amarrage en pin blanc ont été posés sur toute la longueur du mur de la jetée, et six anneaux d'ancrage seront ajoutés dans le bassin à flot avant l'ouverture de la navigation l'année prochaine.

Une quantité considérable de lest de granit a été entassée pendant la saison qui vient de finir; on est actuellement à concasser ce granit avec du macadam pour le répandre sur les chaussées de la jetée et du mur transversal.

Une bouée d'amarrage a été placée dans le bassin à flot, vis-vis l'entrée, pour faciliter la sortie et l'entrée des navires.

Une nouvelle voie d'évitement a été posée à l'extrémité occidentale de la jetée, afin de donner plus d'espace aux compagnies de chemins de fer lorsqu'elles prennent des chargements de charbon.

Les compagnies de chemins de fer " Québec et Lac Saint-Jean " et " Québec, Montmorency et Charlevoix " ont, avec la permission des commissaires du havre, pris possession du lot de grève situé directement au nord de la rue Saint-André, entre les propriétés Drum et Dinning, et désigné sous le numéro 1989 du cadastre, qu'elles ont partiellement rempli pour y poser des voies jusqu'à leur nouvelle section sur la propriété Drum.

Le raccordement avec la voie du chemin de fer canadien du Pacifique sur la rue Saint-André avec les lignes des commissaires sur la jetée a aussi été fait; mais comme la saison était alors avancée, le remblai n'a pu être fini.

Le mode de fonctionnement du pont du mur transversal a été changé de façon à ce que le travail, qui exigeait auparavant quatre hommes, est fait maintenant par un seul.

Une tour de phare, munie d'un feu occultant Chance, Frères, a été érigée à l'angle nord-est du brise-lames; et deux feux électriques rouges ont été placés au pied de la rue Sainte-Famille sur la batterie, dans le but d'indiquer la passe du chenal entre le brise-lames et l'île d'Orléans. Depuis, le feu occultant a été enlevé et transféré au ministère de la marine, et remplacé par un feu électrique rouge.

QUAI DE LA POINTE-À-CARCY.

Pendant la dernière saison tous les navires qui avaient à disposer de leur lest de pierre ont été amenés à le décharger dans ce quai, dont il reste encore une grande partie à remplir.

MAGASIN N° 7.

Cette bâtisse a reçu un nouveau toit en tôle du Canada.

MAGASIN N° 8.

Le mur du pignon est de cette bâtisse a été partiellement démolé et reconstruit, et jointoyé au ciment de Portland. Le toit en a été temporairement réparé et gondonné. A part cela, d'autres réparations moindres ont été faites.

L'eau a été retenue dans le bassin à flot pour la première fois l'année dernière le 26 mai, et elle y est restée jusqu'au 14 novembre, jour où les portes furent mises en quartiers d'hiver.

Le 15 septembre, la marée n'ayant pas monté suffisamment, les portes ne furent pas ouvertes le matin.

J'ai l'honneur, etc.,

St. GEORGE BOSWELL,

Ingénieur en chef.

RELEVÉ indiquant le mouvement du cabotage du port pendant la saison de navigation de 1891 (dressée sur les rapports faits à ce bureau).

Chargements par goélettes.....	735
do bateaux.....	601
do barges.....	108
do bateaux à vapeur.....	287
Tonnage.....	389,363
Equipages, hommes.....	15,259
Passagers.....	72,531

IMPORTATIONS AU PORT DE QUÉBEC.

ÉTAT des principales déclarations à l'entrée des navires de tous les ports canadiens pour la saison de 1891 (telles que faites à ce bureau).

Importations.		Quantité.	Importations.		Quantité.
Pommes.....	Barils.	48,828	Verrerie.....	Barils.	1,933
Bière et porter.....	“	14,838	“.....	Paniers.	1,062
“.....	Boucauts.	11,048	“.....	Caisses.	3,401
Amendes et noix.....	Sacs.	3,581	Verre.....	Caisses et boîtes.	26,821
Instruments aratoires.....	“	8,775	Peaux.....	Paquets.	6,858
Haches.....	Boîtes.	4,236	Chevaux.....	“	741
Biscuits.....	Caisses et boîtes.	45,629	Houblon.....	Ballots.	685
“.....	Barils.	5,778	Hareng.....	Barils.	1,790
Eau-de-vie.....	Boîtes.	6,915	Quincaillerie.....	“	375
Bottes et souliers.....	“	6,903	“.....	Caisses et boîtes.	20,451
Cirage.....	“	5,375	Foin.....	Boîtes.	62,300
Bœuf.....	Barils.	2,716	Fer.....	Paquets.	25,403
Orge.....	Boisseaux.	6,281	Cuir.....	Balles.	18,616
Son.....	Tonneaux.	525	Saindoux.....	Barillets.	21,196
“.....	Sacs.	2,170	Mécanismes.....	Paquets.	6,896
Balais.....	Paquets.	5,451	Macaroni.....	Boîtes.	14,885
Beurre.....	Barillets.	205	Allumettes.....	“	520
“.....	Lbs.	119,748	Eau minérale.....	Barriques.	465
Bluets.....	Boîtes.	18,081	Marbre.....	Paquets.	1,040
Livres.....	Caisses et boîtes.	5,463	Clous et carvelles.....	Barillets.	32,619
Poudre à levain.....	Boîtes.	10,364	“.....	Boîtes.	6,390
Briques.....	Mille.	1,027	Etoupe.....	Ballots.	445
Planches.....	Pièces.	623,001	Avoine.....	Boisseaux.	73,406
Ecorce.....	Cordes.	3,017	Ferraille.....	Quintaux.	3
Cigares.....	Caisses.	3,938	Lard.....	Barils.	2,049
Fromage.....	Boîtes.	15,613	Pois.....	Boisseaux.	4,245
Faiencerie.....	Barils.	1,079	Pommes de terre.....	“	21,741
“.....	Paniers.	1,308	Raisins.....	Boîtes.	13,414
Café.....	Barils.	675	Riz.....	Sacs.	14,180
“.....	Sacs.	2,500	Râteaux.....	Paquets.	1,890
Bestiaux.....	“	6,855	Résine.....	Barils.	98
Houille.....	Tonneaux.	2,771	Réfrigérants.....	“	75
Maïs.....	Boisseaux.	6,492	Sucre.....	Barils.	15,710
Cordage.....	Balles.	4,081	Bardeaux.....	Mille.	673
Tôle du Canada.....	Boîtes.	20,368	Moulins à coudre.....	“	2,414
Tapis.....	Balles.	1,296	Amidon.....	Boîtes.	8,601
Champagne.....	Caisses.	6,969	Savon.....	Caisses et boîtes.	28,102
Raisin de Corinthe.....	“	14,376	Epices.....	“	21,984
“.....	Barils.	494	Acier.....	Paquets.	11,534
Chandelles.....	Boîtes.	345	Graines de semence.....	Sacs.	3,642
Horloges.....	Caisses.	490	Pelles et bèches.....	Paquets.	6,730
Confiserie.....	Barils.	1,008	Carbonate de soude.....	Barils.	250
Pétrole.....	Gallons.	28,862	Balances.....	“	593
Drogues.....	Barils.	2,522	Manches de faux.....	Paquets.	2,322
“.....	“	12,735	Papeterie.....	Caisses.	14,612
Madriers.....	Pièces.	770,148	Moutons.....	“	1,181
Poisson, sec.....	Quintaux.	70	Saumon.....	Barils.	231
Œufs.....	Douzaines.	16,365	Dosses.....	Charges.	525
“.....	Barils.	90	Huile de loup-marin.....	Gallons.	29,160
“.....	Boîtes.	5,780	Truite.....	Barils.	57
Anguille.....	Barils.	80	Thé.....	Boîtes.	27,757
Farine.....	“	19,124	Tabac.....	Barils.	1,209
“.....	Sacs.	54,465	“.....	Caisses et boîtes.	5,320
Volailles.....	“	1,930	Etain.....	Boîtes.	11,548
Plumes.....	Sacs.	784	Térébenthine.....	Barils.	962
Meubles.....	Charges.	2,783	Goudron.....	“	125
Fruits.....	Barils.	2,033	Vin.....	Boucauts.	2,625
Genièvre.....	Caisses.	13,855	“.....	de paniers.	2,171
“.....	Barriques.	150	“.....	Barils.	9,445
“.....	Barils.	2,415	“.....	Caisses.	7,049
Glace.....	“	137	Whisky.....	Barils.	2,147
Grain.....	Sacs.	21,116	“.....	Caisses.	4,971
Poisson, vert.....	Barils.	2,766	Planches à laver.....	Paquets.	4,242
Verrerie.....	Boucauts.	61	Bois.....	Cordes.	20,645

JAMES WOODS, secrétaire-trésorier.

COMMISSION DU HAVRE DE QUÉBEC.

RELEVÉ indiquant le prix des travaux du havre jusqu'au 31 décembre 1891.

Nature des travaux.	Dépense totale, y compris l'intérêt, etc.	Reduction effectuée sous l'autorité de S ^r Vic., ch. 6, représentant l'intérêt et le fonds d'amortissement payés à même le capital.	Montant du fonds d'amortissement, des commissions du havre et accumulations qui, en vertu de S ^r Vic., ch. 6, sont devenus partie du rev. cons. du Canada.	Réduction nette.	Prix net des travaux à date.	Somme totale reçue du gouvernement fédéral.	Somme totale votée.	Statuts autorisant la dépense.	Montant disponible	Observations.
	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.		\$ cts.	
Améliorations du havre	3,192,261 40	Int. 378,670 05 F. A. 17,329 95	223,929 23	Int. 154,740 82 S. F. 17,329 95	3,037,520 58	2,806,000 00	3,252,000 00	36 Vic., c. 62 43 do 17 45 do 47 47 do 9 49 do 19 50-51 do 41	446,000 00	Si la somme de \$396,000 déduite de la dette en vertu de S ^r Vic., ch. 6, est prise de la somme de \$446,000 indiquée comme disponible, alors la somme serait réduite à \$50,000. La dette de la commission s'élevant à \$723,000, rachetée en vertu de S ^r Vic., ch. 62, n'est pas incluse dans ce relevé.

Certifié

JAMES WOODS,
Secrétaire-trésorier.BUREAU DES COMMISSAIRES DU HAVRE,
QUÉBEC, 2 janvier 1892.

COMMISSION DU HAVRE DE QUÉBEC.

ÉTAT COMPARATIF du revenu de la commission pour les années 1890 et 1891.

	1890.		1891.		Différence en 1891.	
	\$	cts.	\$	cts.		
Droits de tonnage.....	16,338	17	11,612	19	4,725 98	Diminution.
do d'importation.....	2,929	28	2,893	08	36 20	do
do d'exportation.....	5,616	68	4,195	10	1,421 58	do
do de havre.....	2,113	45	2,323	40	209 95	Augmentat.
Recettes des propriétés.....	33,807	68	34,161	47	353 79	do
Intérêt.....	702	79	809	61	106 82	do
Lots de grève et en eau profonde.....	1,977	37	1,977	37	.....	do
Divers.....	.....	.....	232	60	232 60	do
	63,485	42	53,204	82	5,280 60	Diminution.

Dr.

REVENU ET DÉPENSES.

AV.

1891. 31 déc	\$ cts.	1891. 31 déc	\$ cts.	\$ cts.
Droits de tonnage	11,612 19	Appointements des employés		10,321 96
do d'importation	2,893 08	do sténographiques		482 00
do d'exportation	4,195 10	Frais judiciaires		859 55
do de havre	2,323 40	Rapport et annexes, 1890 et 1891		707 15
Recettes provenant des propriétés	34,161 47	Dépenses sur les propriétés		15,196 06
Lots de grève et en eau profonde	1,977 37	Auditeurs pour 1890		200 00
Intérêt	809 61	Service de maître de havre		411 75
Divers	232 60	Enlever la glace du Cap-Rouge		50 65
Profits et pertes	3,547 06	Ferronnerie et plombage		106 60
		Arrangement des dommages avec le navire <i>Ferdinand</i>		418 70
		Cartes du havre		72 60
		Brochures descriptives, havre de Qué- bec		100 00
		Divers		3,904 86
		12 mois d'intérêt		28,920 00
				61,751 88

JAS. WOODS,
Secrétaire-trésorier.

BILAN, 31 décembre 1891.

AV.

1891. 31 déc	\$	cts.	1891. 31 déc.	\$	cts.
Meubles de bureau.....			Lots de grève et en eau profonde.....		
Montant au débit des concessionnaires des lots de grève et en eau profonde.....	3,471	57	Receveur général.....	54,706	31
Au débit de diverses personnes pour loyers, quaiage, etc.....	48,963	97	Compte de taxes.....	43,880	00
Quai du brise-lames.....	11,547	08	Débitures du havre de Québec.....	3,908	03
do de la Pointe-à-Carey.....	220,684	93	Profits et pertes.....	3,529,000	00
do des Indes Orientales.....	276,522	31		226,915	56
do du Grand-Tronc.....	48,852	99			
do de Wellington.....	13,740	32			
do d'Atkinson.....	86,541	85			
do de Keyna.....	51,103	20			
Améliorations du port.....	9,918	29			
En caisse.....	3,037,520	58			
En dépôt.....	958	26			
	33,006	72			
Compte de vérens.....	33,964	98			
Bateau-chèvre.....	394	87			
Bassin de radoub, revenu.....	5,644	45			
Compte d'outils.....	5,909	54			
do d'ancres.....	1,780	00			
Effets en portefeuille.....	90	00			
Compte indéterminé.....	1,862	01			
	2,696	96			
	3,857,909	90			

JAS. WOODS,
Secrétaire-trésorier.

Nous certifions par les présentes que nous avons examiné les livres et pièces justificatives de la commission du havre de Québec pour l'année expirée le 31 décembre 1891, et que ce qui précède est une copie correcte du bilan.

A. GABOURY, }
A. AHERN, } *Auditeurs.*

Québec, 10 janvier 1892.

QUÉBEC.

État de l'actif et du passif d'après bilan jusqu'à date.

Dt.

Av.

1891. 31 déc.	ACTIF.	\$	cts.	1891. 31 déc.	PASSIF.	\$	cts.
	Biens-fonds—				Débitaires du port de Québec.....	3,529,000 00	
	Quai du brise-lames.....	220,684	93		Receveur général.....	43,380 00	
	do de la Pointe-à-Carcy.....	276,522	31		Corporation pour taxes.....	3,908 03	3,570,288 03
	do des Indes Orientales.....	48,552	99				
	do du Grand-Tronc.....	15,740	32		SURPLUS.		
	do de Wellington.....	86,541	85		Composé comme suit—	54,706 31	
	do d'Atkinson.....	51,103	20		Lots de grève et en eau profonde.....	226,915 56	
	do de Reynar.....	9,918	29		Profits et pertes.....		281,021 87
	<i>In re</i> Lots de grève et en eau profonde.....						
	Capital aux divers débits.....	35,162	48				
	Arriérés d'intérêt jusq. 24 juin 1891.....	8,801	48				
	do do 24 déc. 1891.....	988	68				
	Loyers, quaiage, etc.—						
	Au débit du capital d'après le bilan.....	11,547	08				
	A percevoir mais non dû.....	1,708	28				
	Argent—						
	En caisse.....	958	26				
	En banque.....	33,006	72				
	Gouvernement fédéral—						
	Bateau-chèvre.....	5,644	45				
	Bassin de radoub.....	5,809	54				
	Améliorations du port.....	11,553	99				
	Vérins en réserve.....	3,037,520	58				
	Outils en réserve.....	394	87				
	Mobilier de bureau.....	1,780	00				
	Ancres en réserve.....	3,471	57				
	Effets en portefeuille.....	90	00				
		1,862	01				
		3,857,909	90				

J. A. WOODS, *secrétaire-trésorier.*

Nous certifions par les présentes que nous avons examiné l'état de l'actif et du passif de la commission du port de Québec, le 31 décembre 1891, et que nous l'avons trouvé exact.

A. GABOURY, }
A. AHERN, } *auditeurs.*

Québec, 19 janvier 1892.

ANNEXE No 19

RAPPORT DES COMMISSAIRES DU PORT DE TORONTO POUR L'ANNÉE CIVILE EXPIRÉE LE 31 DÉCEMBRE 1891.

LE SECRÉTAIRE de la commission du havre de Toronto en compte avec les commissaires de ce port pour 1891.

Dt.		BILAN GÉNÉRAL.		Av.	
1891.		\$ cts.	1891.		\$ cts.
31 déc.	Propriété des quais.....	43,073 72	31 déc.	Découvert à la banque.....	40,649 03
31 do	Élévateur.....	10,250 00	31 do	Profits et pertes.....	13,289 80
31 do	Meubles de bureau.....	581 31			
31 do	Ch. de fer can. du Pac., solde.	10 00			
31 do	Argent en caisse.....	23 80			
		53,938 83			53,938 83

Après avoir examiné les livres, comptes et pièces justificatives, et comparé le bilan ci-dessus avec les livres, nous certifions qu'ils sont exacts et qu'ils représentent le véritable état des affaires de la commission jusqu'au 31 décembre 1891.

COLIN W. POSTLETHWAITE,

Sous-maître de port.

C. B. GRASETT,

W. R. HARRIS,

Auditeurs.

MORRISAN BALDWIN,

Maître de port.

ARTHUR B. LEE,

J. H. G. HAGARTY,

J. T. MATHEWS,

THOS. ALLAN,

R. H. GRAHAM,

Commissaires.

TORONTO, 5 janvier 1892.

ÉTAT des recettes et des dépenses de la commission du havre de Toronto, pour l'année 1891.

1891.	RECETTES.	\$ cts.	1891.	DÉPENSES.	\$ cts.
1er janv.	Argent en caisse.....	11 17	1er janv.	Découvert à la, ba'q. de Toronto.	7,378 04
31 déc.	Cie du ch. de fer C. du Pacifq.	6,002 50	31 déc.	Brise-lames au quai de la Reine.	39,598 50
31 do	Droits de port.....	10,551 82	31 do	Dragage.....	4,611 49
31 do	Amendes.....	40 00	31 do	Appointements.....	2,600 00
31 do	Découvert à la banque de Toronto.	40,649 03	31 do	Intérêt.....	1,304 30
			31 do	Dépenses de bureaux et loyer.	682 23
			31 do	Frais.....	300 00
			31 do	Assurance.....	128 00
			31 do	Phares, bouées et balises.....	123 32
			31 do	Frais judiciaires.....	192 82
			31 do	Impressions et papeterie.....	36 62
			31 do	Répar. au quai de la Reine.....	21 60
			31 do	Adresse à lady Macdonald.....	15 00
			31 do	Nouveaux meubles.....	237 10
			31 do	Enregistrement.....	1 70
			31 do	Argent en caisse.....	23 80
		57,254 52			57,254 52

Examiné et trouvé exact.

C. B. GRASETT,

W. R. HARRIS,

Auditeurs.

TORONTO, 5 janvier 1892,

10a—13½

ETAT de compte détaillé.

1891.	COMPTE D'AMEUBLEMENT.	\$ cts.	\$ cts.
1er janv.	Montant d'après le grand-livre, page 197.	844 21	
28 fév.	Nouvel ameublement, d'après facture.....	159 10	
10 mars.	do do	78 00	
		1,081 31	
	Montant bifé pour usure.....	500 00	581 31
	COMPTE DE PROPRIÉTÉ.		
1er janv.	Montant d'après le grand-livre, page 408.....	43,072 02	
25 fév.	Coût pour l'enregistrement de patente.....	1 70	
			43,073 72
	INTÉRÊT.		
31 déc.	Intérêt sur découvert à la banque.....		1,304 30
	ASSURANCE.		
21 janv.	Primes sur phares	8 00	
31 juill.	do élévateurs.....	120 00	
			128 00
	COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER CANADIEN DU PACIFIQUE.		
31 déc.	Loyer de terrain pour élévateur.....	3,000 00	
31 do	do do quai de la Reine, et intérêt.....	3,002 50	
	Balance due à compte de l'intérêt.....	10 00	
			6,012 50
	DRAGAGE.		
31 déc.	R. McDonald, à l'entreprise.....	3,760 00	
31 do	F. B. McNamee do	33 00	
31 do	R. T. Sutton do	250 00	
31 do	Compagnie de cale sèche, allocation.....	200 00	
31 do	Plongeur, chenal du quai de la Reine.....	48 00	
31 do	K. Tulley, honoraires d'ingénieur.....	200 49	
31 do	Commis marqueur, G. W. F. Shaw.....	66 00	
31 do	do T. F. Freeman	54 00	
			4,611 49
	ÉLÉVATEUR.		
1er janv.	Montant d'après le grand-livre, page 408.....		10,250 00
	FRAIS DE GESTION.		
janv ..	Honoraires des commissaires.....	250 00	
	do auditeurs.....	50 00	
			300 00
	IMPRESSION ET PAPETERIE.		
10 mars.	Compte du Mail pour 250 états annuels.....	17 50	
30 juin.	do circulaires et affiches.....	7 25	
31 déc.	Menus déboursés, encre, plumes et timbres-poste.....	11 87	
			36 62
	APPOINTEMENTS.		
31 déc.	Morgan Baldwin, maître de port.....	1,200 00	
31 do	C. W. Postlethwaite, sous-maître de port.....	800 00	
31 do.	Capitaine Taylor, do do	600 00	
			2,600 00

ETAT de compte détaillé—*Suite.*

1891.	PHARES, BOUÉES ET BALISES.	\$ cts.	\$ cts.
	Placer et relever des bouées	56 75	
	Peinture et huiles, etc	9 30	
	Annonces pour soumissions.	13 50	
	Gaz pour les phares	77 54	
	Nouveau maréomètre	35 00	
	Réparation de l'ancien maréomètre	26 48	
	Menus frais pour réparations de la girouette et affichage de placards	4 75	
		223 32	
	Payé au département de l'aqueduc, à l'entreprise	100 00	123 32
	DÉPENSES DE BUREAU.		
	Loyer	520 83	
	Frais de transport	12 50	
	Ajustage, gaz et lumière électrique	33 90	
	Loyer de deux téléphones pour l'année	94 18	
	Menus déboursés, taxe d'eau, cadres, etc	20 82	
			682 23
	BRISE-LAMES AU QUAI DE LA REINE.		
	Medler et Arnot, à l'entreprise	37,155 70	
	K. Tulley, honoraires de mécanicien	1,924 80	
	Commis contrôleur, D. P. Ross	528 00	
			39,598 50

Dt.

PROFITS ET PERTES.

Av.

1891.	\$ cts.	1891.	\$ cts.
Brise-lames au quai de la Reine.....	39,598 50	Balance d'après le grand-livre, folio 411	46,799 36
Dragage	4,611 49	Droits de port pour l'année	10,551 82
Appointements	2,600 00	Ch. de fer du Pac. canadien—Loyer..	6,012 50
Intérêt	1,304 30	Amendes, infraction des règlements...	40 00
Dépenses de bureau et loyer	682 23		
Frais—Honorair. des commiss. et audit.	300 00		
Assurance	128 00		
Phares, bouées et balises	123 32		
Honoraires d'avocat et frais judiciaires.	192 82		
Montant périmé sur le compte du mobil.	500 00		
Impressions et papeterie	36 62		
Répar. de la mais. sur le quai de la Reine	21 60		
Adresse à lady Macdonald	15 00		
Balance au crédit des profits et pertes..	13,289 80		
	63,403 68		63,403 68

Examiné et trouvé exact.

C. B. GRASSETT,
W. R. HARRIS,
Auditeurs.

TORONTO, 5 janvier 1892.

ÉTAT COMPARATIF.

Arrivages par vapeurs et navires pendant les années 1890 et 1891.

Nature des marchandises.		1890.	1891.
Marchandises en général.....	tonneaux.	10,798½	11,779½
Houille.....	do	160,162	162,734
Chevaux et bêtes à cornes.....		454	283
Grain.....	boisseaux.	116,850	98,790
Pierre à meule.....	tonneaux.	5,641	5,375
Sable pour construction.....	do	794	543
Lattes et cercles.....		100,000	
Bois de chauffage.....	cordes.	564	
Pierre.....	toises.	3,172½	3,836
Fruits.....	barils.	1,697	9,980
do.....	boîtes.	4,223	9,425
do.....	paniers.	75,100	167,760
do.....	sacs.	59	183
Bois de service.....	pieds M.P.	574,540	26,400
Briques.....		200,000	109,006

COLIN W. POSTLETHWAITE,

Sous-maître de port.

TORONTO, 6 janvier 1891.

QUARANTE ET UNIÈME RAPPORT ANNUEL.

Aux commissaires du havre de Toronto :

MESSIEURS,—J'ai l'honneur de vous présenter mon rapport annuel pour l'année 1891.

La glace est partie de la baie le 16 février, mais s'est reformée le 1er mars et les gens y patinaient le lendemain. La débâcle arriva et la baie était libre le 20 mars; elle l'est resté depuis, le présent hiver étant exceptionnellement doux.

Le premier arrivage a été celui du *Coral*, chargé de pierre, et commandé par le capitaine Blower, qui reçut le chapeau d'usage. Le dernier arrivage, le 14 décembre, a été celui du propulseur *T. D. Stinson*, capitaine H. Maitland, venant de Charlotte, avec 442 tonnes de houille pour la Compagnie de houille du Canada.

Le nombre des arrivages à ce port a été de 2,406, soit deux d'augmentation sur ceux de l'an dernier

	1891	1890	Augmenta- tion.	Diminution.
Vapeurs chargés.....	1,038	1,210	....	172
“ lèges.....	8	1	7	
Propulseurs chargés.....	137	80	57	
“ lèges.....	114	110	4	
Goélettes chargées.....	1,068	960	108	
“ lèges.....	41	43	....	2

Ont hiverné dans ce port 16 navires: 19 goélettes, 12 bateaux à vapeur, 9 yachts à vapeur, 20 yachts à voile, 10 bacs et remorqueurs, 8 propulseurs et barges, 4 dragueurs et 16 chalans.

Comme on le verra par les états ci-joints, les recettes de l'année, y compris l'argent en caisse, ont été de \$16,605.49. Les dépenses ordinaires pendant la même période ont été de \$10,277.98, laissant à notre crédit un solde de \$6,327.51.

Des dépenses extraordinaires pour le brise-lames ouest, qui se montent à \$39,589.50, ont augmenté le découvert à la banque de \$7,378.04 qu'il était au 1er janvier 1891, à \$40,649.03 le 1er janvier 1892. La banque a, comme garantie accessoire pour cette somme, \$50,000 valant d'obligations de la commission du havre.

La quantité de houille reçue par navires a été de 162,734 tonnes d'anhracite, ce qui fait 2,602 tonnes de plus que l'année dernière.

La quantité de houille apportée par chemins de fer, d'après les relevés de la douane, a été de 179,060 tonnes de charbon bitumineux, de 187,637 tonnes d'anhracite. Quantité totale arrivée par navires et chemins de fer: 419,431 tonnes, ou 18,148½ de plus que l'année dernière.

Les travaux au chenal de l'ouest, commencés l'automne dernier, ont été terminés en conformité des plans et devis, quoique je sois d'avis qu'il faille un caisson de plus à l'extrémité est, dans la direction sud, pour empêcher les éboulis à cet endroit. Les entrepreneurs, Medler et Arnot, ont exécuté leurs travaux d'une manière satisfaisante.

Sir Hector Langevin avait promis d'aider la commission dans ses travaux jusqu'à concurrence de \$20,000, mais quand il résigna il oublia d'en laisser quelque mention au département, ce qui était fort embarrassant pour les commissaires; mais ceux-ci, en exposant la chose au ministre intérimaire, l'honorable M. Frank Smith, et en sollicitant son assistant, reçurent de lui la promesse de \$10,000 pour les travaux en question cette année, et il m'a dit avoir donné un ordre à cet effet il y a dix ou douze jours, mais jusqu'ici on n'a rien reçu.

L'eau a été très basse cette année, ce qui a causé assez d'embarras dans les chenaux et aux quais. Comme il y en a beaucoup sous l'impression que cet état de choses est sans précédent, il peut n'être pas sans intérêt de donner une idée de la crue et de la baisse annuelle de l'eau depuis 1854.

Je dois d'abord observer que quand le capitaine Richardson, le premier maître de port, établit son zéro au quai de la Reine, l'eau était basse, et on me dit qu'il ne croyait pas qu'elle baisserait davantage. Il y avait alors au bout de la rue qui descend au quai, neuf pieds d'eau de profondeur, et à ce point il marqua son zéro, ce que depuis on a toujours continué, bien qu'il n'y ait pas maintenant neuf pieds d'eau à cet endroit. De 1854 à 1864 l'eau s'est tenue au-dessus de zéro; en 1865 elle était à zéro le 27 décembre et elle continua à baisser jusqu'au 15 février, où elle se trouva à 7 pouces au-dessous de zéro; en 1866 elle monta à 20 pouces au-dessus de zéro le 17 juin, baissa à 12 pouces au-dessus de zéro en octobre, puis monta à 38 pouces au-dessus de zéro le 17 juin 1867, baissa à 5 pouces au-dessous de zéro le 26 décembre, et continua de baisser jusqu'au 6 février 1868, où elle était à 12 pouces au-dessous de zéro; l'année suivante elle monta à 18 pouces au-dessus le 1er juillet, et baissa à 1 pouce au-dessous en décembre; le 5 février elle avait baissé d'un autre pouce, pour commencer ensuite à monter jusqu'au 28 juillet, où elle était à 27½ pouces au-dessus; elle baissa à 14 pouces au-dessus le 8 novembre, pour monter à partir de cette date jusqu'à ce qu'elle atteignit le point le plus élevé dont on ait conservé la mémoire, 47 pouces au-dessus de zéro le 6 mai 1870; elle baissa à 12 pouces au-dessus de zéro le 29 décembre, à 7½ au-dessus en février, monta à 26 pouces au-dessus le 4 mai, baissa à 6½ pouces au-dessous le 29 décembre, et continua à baisser jusqu'à ce qu'elle fut montée à 16½ pouces au-dessus le 19 mars. Dans cette année-là, 1872, elle ne monta qu'à 3½ pouces au-dessus de zéro le 22 juin; elle baissa le 23 décembre à 12½ pouces au-dessous de zéro, puis elle se mit à monter, et le 26 mai elle était à 23 pouces au-dessus; le 22 novembre elle était à 5 pouces au-dessus; elle monta ensuite jusqu'au 11 juin, où elle était à 29 pouces au-dessus; le 30 décembre elle était à 5 pouces au-dessous, et le 17 février à 15 pouces au-dessous de zéro. L'année suivante on a eu l'eau la plus haute le 24 juin, elle était à 12 pouces au-dessus de zéro; le 17 décembre, à 4 pouces au-dessous; puis elle monta et atteignait 41 pouces au-dessus le 8 juillet, pour baisser ensuite jusqu'en février 1877, à 4½ pouces au-dessus; le 28 avril elle était montée à 18½ pouces au-dessus, baissée le 18 novembre à 1½ pouce au-dessous, montée le 14 décembre à 25 pouces au-dessus. L'année suivante, 1879, l'eau baissa le 30 octobre à 7½ pouces au-dessous de zéro, monta le 4 juin à 19 pouces au-dessus, et elle était, le 31 décembre, à 7 pouces au-dessous; le 8 juin 1881, à 15 pouces au-dessus, et le 7 décembre, à 7 pouces au-dessous; en juin 1882, à 29½ pouces au-dessus; le 7 décembre, à 2 pouces au-dessous; en 1883, le 16 juillet, à 37 pouces au-dessus; le 27 décembre, à 11 pouces

au-dessus; en mai 1884, à 40 pouces au-dessus; le 14 novembre, à 9 pouces au-dessus; elle baissa à 4 pouces au-dessus de zéro le 10 mars, monta de nouveau à 34 pouces au-dessus le 7 août, baissa à 23 pouces au-dessus le 3 décembre; elle monta ensuite et atteignit son point le plus élevé après celui de 1870, 46 pouces au-dessus de zéro, le 10 mai 1886; le 19 janvier 1887 elle était à 12½ pouces au-dessus et ne baissa pas au-dessous de zéro jusqu'en novembre 1889, où elle était à 1 pouce au-dessous; le 21 juin 1890, où elle était à 37 pouces au-dessus de zéro, et baissa ensuite à 26 pouces; cette année, 1891, la plus haute a été à 29 pouces au-dessus de zéro le 2 mai, a marqué 13½ pouces au-dessous le 16 décembre, et est restée au-dessous de zéro le reste de l'année. La moyenne pour cette année a été de 11½ pouces au-dessus de zéro.

Dans mon dernier rapport, je disais que les entrepreneurs, MM. Conlon, avaient répudié leur contrat lors du certificat final et que l'argent avait été déposé en cour. L'affaire a été plaidée de bonne heure cette année et les commissaires ont obtenu gain de cause.

Les feux d'alignement sur le quai de la Reine et le phare de l'île ont été allumés le 13 mars, 5 jours plus tard que l'an dernier, et discontinués le 16 décembre, 3 jours plus tard que l'an dernier.

Les bouées ont été posées dans le chenal de l'ouest le 31 mars, autour de la Pointe le 8 avril, et dans le chenal du Don le 17 avril. Elles étaient toutes enlevées le 25 décembre.

Le 17 janvier, le bureau du havre a été transféré de la rue Bay à sa situation actuelle, édifice de la Chambre de Commerce, où il paraît donner satisfaction à tous les intéressés.

Les travaux publics ci-après à l'île ont été exécutés sous la direction de M. E. B. Temple, l'ingénieur dirigeant. On a encore protégé par de la grosse pierre 253 pieds linéaires du brise-lames sur le devant du lac, ce qui fait aujourd'hui 5,603 pieds complètement achevés.

On a encore protégé par de la menue pierre 1,000 pieds de brise-lames du côté de la baie.

On a fait l'immersion d'un caisson à l'extrémité ouest des travaux pour protéger la grève contre la mer à cet endroit.

Les entrepreneurs des travaux du chenal de l'est ont à présent 27 caissons en place et 10 autres dont la construction est plus ou moins avancée. On a construit et rempli de pierre 650 pieds linéaires de superstructure.

On a tenu un chenal ouvert pendant la saison de la navigation et les navires l'ont suivi.

On a fait retentir le cornet de brume dans trente-trois jours cette année.

Je me plais à attester l'habileté et le zèle avec lesquels mes adjoints, M. C. W. Postlethwaite et le capitaine Taylor, se sont acquittés de leurs devoirs.

MORGAN BALDWIN,

Maître de port.

4 janvier 1892.

TRAVAUX DU HAVRE DE TORONTO.

TORONTO, 9 janvier 1892.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de faire rapport qu'on a fait les quantités suivantes de dragage aux cales de construction et dans les chenaux de l'ouest et du Don. Les entrepreneurs étaient MM. Manning et Macdonald, et le prix, de 12½ centins par verge cube.

Cale de construction de Rogers, près la rue Berkeley..	4,026	vgs cub.
“ “ Reid “ “ ..	800	“
Chenal du Don.....	5,300	“
Cale de construction de la Compagnie de houille d'Ontario, rue Church.....	1,000	“
Cale de construction de Snarr, rue Church.....	450	“
“ de la rue Princess.....	6,600	“
“ de la Compagnie Conger.....	100	“

Total.....18,276

Outre diverses journées de travail aux chenaux de l'ouest et du Don, donnant un total de \$1,608.50 pour ces journées. Les travaux au brise-lames ont été continués par les entrepreneurs, MM. Medler et Arnot, pendant la dernière saison, et complétés à la date spécifiée, c'est-à-dire le 1er novembre dernier. Le brise-lames a 1,534 pieds 6 pouces de long, 20 pieds de large et 21 pieds de haut; il est rempli de pierre à partir de 8 pieds du fond jusqu'au niveau de 15 pieds; les caissons des extrémités ont été remplis jusqu'au planchéage. Le chenal a 35½ pieds de largeur entre le quai de la Reine et le brise-lames; la profondeur de l'eau est de 14 pieds quand le niveau du lac est de 2 pieds au-dessus de zéro. L'honorable M. Frank Smith, ministre intérimaire des travaux publics, et l'honorable Mackenzie Bowell, ministre intérimaire des chemins de fer et canaux, accompagnés du sous-ministre et de l'ingénieur intérimaire des travaux publics, ont dernièrement inspecté le brise-lames et ont donné leur approbation aux travaux.

Par un coup de vent de l'est à l'automne, avant l'achèvement des travaux, j'ai compté au moins sept navires mouillés le long du quai de la Reine, au lieu de l'être, comme de coutume, sous le vent de l'île, ce qui prouve que cette amélioration offre un havre de refuge sûr pendant les coups de vent d'est. Je remarque aussi que le niveau du lac pendant le mois de novembre a été le plus bas dont il ait jamais été fait mention; la moyenne était d'environ neuf pouces au-dessous de zéro.

A propos des dépenses annuelles de dragage, j'appelle l'attention de la commission sur le tableau suivant de l'écoulement des immondices et la liste des égouts, que j'extrait du rapport de l'ingénieur de la ville, M. G. Cunningham, portant la date du 23 novembre 1891.

Situation des égouts.	Dimension des égouts.	Population.	Pieds cubes par jour.
Creek Garrison	7 pds 6 pcs de diam..	39,014	400,450
Rue Yonge	3 pds 6 pcs x 5 pds..	17,186	305,683
Rue Fort-Rouille	3 pds 9 pcs x 2 pds 6 p.	3,168	45,072
Rue Bay	2 pds x 3 pds.	572	24,105
Rue Sherbourne	2 pds 6 pcs x 5 pds..	4,595	49,016
Rue Berkeley	2 pds x 3' pds.	1,045	15,682
Rue Dufferin	3 pds 9 pcs x 2 pds 6 p.	6,160	82,800
Rue Bathurst	3 pds 9 pcs x 2 pds 6 p.	11,125	103,046
Rue Church	2 pds 8 pcs x 4 pds..	6,368	96,768
Creek Rosedale	6 pds 6 pcs de diam..	8,732	118,440
Rue Parliament	3 pds 6 pcs x 5 pds..	9,832	116,395
Rue Cherry	2 pds 8 pcs x 4 pds..	11,300	102,153
Rue Queen-Est	2 pds 4 pcs x 3 pds 6 p.	7,238	101,616
Rue Brock	4 pds x 5 pds 6 pcs..	14,213	168,624
Rue Simcoe	4 pds 3 pcs de diam..	19,265	135,043
Avenue de l'Est	2 pds x 3 pds.	1,166	12,720
Avenue Carlaw	18 pcs de diamètre..	1,040	11,520
Égouts moindres	Dimensions diverses.	10,933	172,600
Totaux		181,220	2,150,401

En sus de ce qui précède, il y a divers égouts se déchargeant dans la rivière Don, qui ne sont pas mentionnés, à moins qu'ils ne soient compris dans les égouts moindres du tableau ci-dessus. La décharge de 2,150,401 pieds cubes par jour s'élève à 13,404,415 gallons, à peu près la moyenne quotidienne de la distribution d'eau. D'après une estimation faite par M. H. M. Cadell, de Grange, et lue devant la Société Royale Écossaise des Arts le 27 avril 1891, sur le système international de la purification de l'eau et des matières qui s'écoulent par les égouts, 1,000,000 de gallons de ces matières produisent 26 tonnes de fange, ou 3 tonnes d'immondices sèches. En supposant qu'un tiers à peu près de ce que les égouts de la ville déchargent chaque jour se compose de ces matières, soit 4,000,000 de gallons, ils écouleraient dans la baie de Toronto et dans les alentours environ 12 tonnes par jour, ou 4,380 tonnes par année de matières solides pour une population de 181,220 habitants. Je ne regarde

pas cette estimation comme excessive, attendu que le dragage des différentes cales de construction et du chenal du Don a été, cette année, d'environ 20,000 verges cubes, et de plus, la ville a dragué les cales Young, Church et autres à la sortie des égouts, à peu près 5,000 verges cubes, soit en tout 25,090 verges cubes, ce qui est une estimation annuelle modérée.

Par suite de la rapide augmentation de la population, l'écoulement des résidus de la ville devient une affaire fort importante et dispendieuses. Je partage l'opinion exprimée par l'ingénieur de la cité dans son récent rapport sur la réclamation de la baie d'Ashbridge, qu'on prenne des dispositions pour la construction de l'égout collecteur proposé, par lequel les immondices en question seraient convoyées dans le lac à l'est, et les baies débarrassées de cette infection insalubre.

Je demeure votre obéissant serviteur,

KIVAS TULLY,

Ingénieur.

M. A. B. LEE,

Président de la commission du havre de Toronto.

ANNEXE No 20.

RAPPORT DE LA COMMISSION DU HAVRE DE BELLEVILLE POUR L'ANNÉE CIVILE EXPIRÉE LE 31 DÉCEMBRE 1891.

BELLEVILLE, 11 janvier 1892.

A l'honorable

Ministre de la marine et des pêcheries,
Ottawa.

MONSIEUR,—Les commissaires du havre de Belleville ont l'honneur de vous transmettre ci-joint un état des recettes et dépenses se rattachant au havre de Belleville pour l'année expirée le 31 décembre 1891.

On observera que les recettes provenant des droits de havre sont bien moindres que celles de l'an dernier pour les raisons données par le maître de port dans son rapport annuel ci-inclus.

Le décès du ci-devant maître de port, Alexander Waters, au commencement de 1891, a nécessité la nomination d'un successeur à ce poste. La commission du havre, après s'être soigneusement enquis des aptitudes des divers postulants, a donné cette place au titulaire actuel, Daniel Collins, avec le traitement annuel de cinq cents piastres.

M. Collins a donné caution (lui-même pour mille piastres et deux autres cautions de cinq cents piastres chacune) pour le fidèle accomplissement de ses devoirs.

Quant à la continuation des travaux pour protéger les rives de l'île Mill, commencés dans l'automne de 1890, et désignés sous le titre d'Amélioration de l'île Mill, les commissaires du havre ont l'honneur de dire que ces travaux ont beaucoup avancé dans le cours de l'année dernière, et qu'ils sont maintenant près d'être terminés.

Les travaux en question ont été faits solidement et avec économie, et empêcheront, à ce qu'ils croient, de nouveaux éboulis de l'île dans le havre.

Ci-incluse est une description par le surintendant, M. W. W. Lee, de ces travaux qui, les commissaires l'espèrent, auront votre approbation.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

GEO. WALLBRIDGE,

Président de la commission du havre de Belleville.

CANADA, }
 PROVINCE D'ONTARIO, } Je, George Wallbridge, marchand de la ville de Belle-
 Comté de Hastings. } ville, dans le comté de Hastings, déclare solennellement:
 Savoir: } 1. Que je suis président de la Commission du havre de
 Belleville.

2. Que ci-annexé est un état des recettes et dépenses de la Commission du havre de Belleville pour l'année expirée le 31 décembre 1891.

3. Que cet état tel qu'il est dressé est exact et fidèle.

4. Que, au meilleur de ma connaissance et croyance, rien de ce qui doit y figurer n'en est omis sciemment, ou n'y est inexactement inséré.

Et je fais cette déclaration solennelle en conscience, la croyant vraie, et en vertu de l' "Acte concernant les serments extrajudiciaires."

Déclaré devant moi en la cité de Belle-
 ville, dans le comté de Hastings, ce
 13e jour de janvier de l'année de
 Notre-Seigneur 1892.

GEO. WALLBRIDGE.

J. PARKER THOMAS,
Notaire public.

ÉTAT des recettes et dépenses de la Commission du havre de Belleville, pour l'année expirée le 31 décembre 1891.

Dt.

Av.

Recettes.	\$ cts.	Dépenses.	\$ cts.
Droits de havre perçus dans l'année, d'après l'état du maître de port....	2,678 29	Jetés et bouées - Enlèvement des jetés du chenal de la rivière et leur remise en place, aussi pose des bouées....	168 75
Intérêt sur le solde en banque.....	81 47	Amélioration à l'île Mill B— Déblais de dragage déposés sur l'île .....\$1,662 82	
		Compte de main-d'œuvre et fournitures..... 593 98	2,256 80
		Salaires— Maître de port (pour 9 mois) 366 68	
		Commis de la taille (passage des billots par les esta- cades) 109 00	475 68
		Dépenses de bureau— Loyer d'emplacement (pour le bureau) 5 00	
		Papeterie, impressions.... 3 95	
		Frais de port, etc..... 11 45	
		Combustible. 4 00	24 40
	2,759 76		2,925 63
Solde en caisse, 1er janvier 1891	3,729 77	Solde en caisse (déposé en banque)....	3,563 90
	6,489 53		6,489 53

CANADA,
 PROVINCE D'ONTARIO,
 Comté de Hastings,
 Savoir:

A propos du rapport du maître de havre de la cité de Belleville pour l'année expirée le 31 décembre 1891.

Je, Daniel Collins, maître de havre, de la cité de Belleville, dans le comté de Hastings, déclare solennellement:—

1. Que je suis maître de port dans la ville de Belleville.

2. Que mon rapport ci-annexé contient un état fidèle, exact et complet des recettes du havre de la cité de Belleville pour l'année expirée le 31 décembre 1891.

3. Que ce rapport est à tous autres égards fidèle et exact au meilleur de ma connaissance et croyance.

Et je fais cette déclaration solennelle en conscience, la croyant vraie, et en vertu de l' "Acte concernant les serments extrajudiciaires."

Déclaré devant moi en la cité de Belleville, dans le comté de Hastings, le 13^e jour de janvier de l'année de Notre-Seigneur 1892.

D. COLLINS.

J. PARKER THOMAS,
Notaire public.

A l'honorable

Ministre de la marine et de pêcheries.

MONSIEUR.—Le soussigné, maître de havre de la cité de Belleville, a l'honneur de présenter le rapport suivant pour l'année expiré le 31 décembre 1891 :—

Droits d'importation sur 14,062 tonnes de houille.....	\$ 1,406 20
“ “ 3,384 $\frac{1}{2}$ tonnes de marchandises générales.....	338 82
Droit perçu sur goélettes et barges, jusqu'au 1 ^{er} juillet..	28 00
“ “ vapeurs, jusqu'au 1 ^{er} juillet	102 00
Droit d'exportation sur 163,084 boisseaux de grain.....	203 85
“ “ 342 $\frac{3}{4}$ tonnes de marchandises....	34 28
Droits de havre sur billots, etc., passant par l'estacade..	565 14
	<hr/>
	\$ 2,678 29
Droits de havre sur billots, etc., dus par MM. Gilmour et Cie, Trenton.....	\$ 386 60
Total des droits perçus sur importations....	\$ 1,875 02
“ “ exportations	238 13
“ “ billots, etc.	951 74
	<hr/>
	\$ 3,064 89

On remarquera que les droits ont été pendant cette saison bien moindres que de coutume. Cela est dû en grande partie à ce que l'eau a été très basse pendant cette saison dans nos rivières, ce qui a empêché les billots, etc., d'arriver à notre port. Les droits provenant de cette source n'ont été que de \$951.74, contre \$1,983.29 à la dernière saison. Une autre cause de la diminution des recettes du havre, c'est que de grandes quantités de grain, d'œufs et d'autres produits ont été envoyées par chemin de fer à Montréal pour être expédiées en Grande-Bretagne, au lieu d'être (comme dans les années précédentes) envoyées par eau à des ports des Etats-Unis.

Un des résultats de l'ouverture du canal Murray, c'est que les grands steamers de la Compagnie de navigation Richelieu et Ontario ont régulièrement fait escale à ce port durant la dernière saison dans leurs voyages en destination de l'ouest.

Cependant, à cause de la baisse exceptionnelle de l'eau, on a quelque difficulté au sujet de ces steamers, et d'autres grands navires à leur entrée au port et à leur sortie; on peut obvier à ces difficultés en faisant du dragage; grâce à cela ils pourraient épargner du temps, et peut-être que cette amélioration les engagerait à faire escale dans leurs voyages en destination de l'est, ce qui serait d'un grand avantage pour les citoyens de Belleville.

Le tout respectueusement soumis.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Votre obéissant serviteur,

D. COLLINS,
Maître de havre.

BELLEVILLE, 31 décembre 1891.

BELLEVILLE, 1er janvier 1892.

M. GEO. WALLBRIDGE,
Président de la Commission du havre,
Belleville, Ontario.

CHER MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous présenter mon rapport des travaux exécutés à l'île Mill pendant l'année expirée le 31 décembre 1891.

La partie achevée est d'environ 1,500 pieds linéaires de longueur. La partie inachevée est d'une longueur d'à peu près 500 pieds.

En faisant cette levée pour la protection de l'île Mill on a enlevé tous les débris, et la levée proprement dite a été construite sur une fondation solide en gravier. Ceci s'applique à tout le côté ouest de l'île et tout autour de l'extrémité inférieure de cette île jusqu'à la station n° 23 du côté est.

A partir de la station n° 23 du côté est en gagnant le nord, nous avons utilisé les vieux caissons pour la fondation. On l'a fait en enlevant tous les débris et en dégarnissant tous les anciens caissons jusqu'à l'extrême étiage (exceptionnellement bas cette saison), pour enlever ensuite le plancher des caissons et les remplir solidement de pierre; puis on a construit la levée sur la surface des caissons, le tout formant une digue très solide et permanente.

Toute l'étendue de la levée est en outre protégée par un mur épais en pierre perdue, variant de 5 à 8 pieds de largeur à la base avec une largeur uniforme de 3 pieds au sommet.

La partie inachevée sur le côté est de l'île est terminée sur une moyenne de 3 pieds 6 pouces au-dessus de l'étiage, de sorte que quand nous pourrons avoir les matériaux à la prochaine saison, il suffira de quelques jours pour compléter la levée proprement dite.

Entre les stations nos 13 et 12, du côté est de l'île, les anciens enrochements s'étendent au nord jusqu'à l'extrême bout nord de l'île, et de là du côté ouest jusqu'à la station n° 3.

En conformité de vos instructions, ces vieux enrochements seront débarrassés de tous débris, le planchéage en sera enlevé, et ils seront ensuite remplis de pierre.

On a déjà fait une quantité considérable de ces travaux, en commençant aux stations 14 et 13, et opérant dans la direction de l'extrémité nord de l'île.

On a complètement démoli le vieux moulin, et on a employé comme pierre perdue la pierre convenable à cet effet, le reste a servi à la construction de la levée.

Le tout respectueusement soumis.

W. W. LEE,

Surintendant.

ANNEXE No 21.

RAPPORT DE LA COMMISSION DU HAVRE DES TROIS-RIVIÈRES POUR
L'ANNÉE CIVILE EXPIRÉE LE 31 DÉCEMBRE 1891.

BUREAU DU SECRÉTAIRE,

TROIS-RIVIÈRES, 15 mars 1892.

MONSIEUR,—Par ordre de la commission du havre des Trois-Rivières, j'ai l'honneur de vous transmettre, pour l'instruction de l'honorable ministre de la marine, l'état des recettes et des dépenses de cette commission pour l'année expirée le 31 décembre 1891, ainsi qu'un relevé comparatif du commerce et de la navigation de ce port pendant la même année.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

GEORGE BALCER,

Secrétaire.

M. WM. SMITH,
Sous-ministre de la marine,
Ottawa.

ÉTAT des recettes et déboursés.

RECETTES.

Du percepteur des douanes, Trois-Rivières—		
Droits de havre sur marchandises, à l'entrée.....	\$	640 96
do do à la sortie.....		711 33
Droits de tonnage sur navires.....		664 45
Droits d'amarrage.....		112 60
		<u>\$ 2,129 34</u>
Commerce local—		
Droits de havre sur marchandises, à l'entrée.....	\$	74 83
do do à la sortie.....		196 02
Droits de tonnage sur navires.....		262 64
Commutation sur marchandises et navires.....		1,063 00
Loyer de quais et amarrage.....		805 34
		<u>2,401 83</u>
Recettes totales.....	\$	<u>4,531 17</u>

DÉPENSES.

Appointements des employés.....	\$	1,530 00
Loyer, combustible, dépenses de bureau, divers.....		514 08
Frais d'impression.....		63 68
Dépenses de voyage.....		6 90
Enquête sur le commerce d'exportation du bétail.....		50 45
Perceptions remises.....		282 45
		<u>\$ 2,447 56</u>
Compte de la construction et des propriétés—		
Intérêt pour le quai de Dean.....	\$	630 00
Réparations au do.....		147 22
do au quai de la commission du havre.....		446 02
		<u>1,223 24</u>
Dépenses totales.....	\$	<u>3,670 80</u>

Dt.		BILAN.				Av.	
		\$ cts.	\$ cts.			\$ cts.	\$ cts.
1891.				1891.			
1er janv.	Dépôt en banque...	1,698 75		31 déc.	Frais d'administrat.	2,165 11	
	Argent en caisse	47 84		31 do	Dépenses des travaux		
			1,746 59		du havre.	593 24	
1 déc.	Droits de havre per-			31 do	Intérêt pour le quai		
	çus		4,531 17		de Dean.	630 00	
				31 do	Perceptions rembour-		3,388 35
					sées		282 45
				31 do	Dépôt en banque....	2,511 46	
				31 do	Argent en caisse	95 50	
							2,606 96
			6,277 76				6,277 76

RELEVÉ du nombre et du tonnage des voiliers et vapeurs ayant fait leur déclaration d'entrée et de sortie au bureau de douane des Trois-Rivières, pendant l'année terminée le 31 décembre 1891.

Relevé des navires entrés au port.			Relevé des navires sortis du port.		
	No.	Tonnage.		No.	Tonnage.
Total des arrivages	21	23,737	Total des navires partis	21	23,737
Nombre de vapeurs.....	9	11,283	Nombre de vapeurs..	9	11,283
do voiliers.....	12	12,454	do voiliers.....	12	12,454
Nationalité.			Nationalité.		
Anglais et canadiens, vapeurs	8	9,783	Scandinaves.....	9	9,623
do voiliers	3	2,831	Vapeurs français.....	1	1,500
Partant de			Allant à des		
Ports de l'intérieur.....	6	8,535	Ports de la Grande-Bretagne	16	18,398
do des provinces maritimes	4	4,253	do des provinces maritimes.....	3	3,002
do de la Grande-Bretagne	4	4,070	do canadiens.....	1	1,500
do scandinaves.....	4	3,700	do terreneuviens.....	1	837
do de France	2	2,003			
do du Brésil	1	1,176			

TRAFFIC LOCAL.

	Nombre.	Tonnage.
Bateaux, non enregistrés	202	.....
Goélettes.....	14	800
Barges	65	6,391
Vapeurs.....	64	6,815
Barges américaines, bateaux de canal	122	11,542
	467	25,548

Non compris les bateaux de la Compagnie de Navigation Richelieu et Ontario, ni les vapeurs locaux.

	\$	\$
En 1891, le volume total de notre commerce s'est chiffré par \$931,000.		
Divisé comme suit :—		
Exportations		794,496
Importations		136,515
Contre un total de \$982,981 en 1890 et \$1,023,692 en 1889.		
Les exportations sont divisées comme suit :—		
Aux États-Unis—		
28,041,000 pieds de bois de service	25,233	
431 tonneaux de bois carré	1,658	
12,238,000 bardeaux	25,233	
Poteaux de télégraphe	2,829	
Lattes	2,101	
19,000 traverses de chemin de fer	12,978	
Autres bois	571	
1,221 cordes d'écorce de pruche	7,401	
6,138 do de bois à pulpe	22,725	
9,676,464 ton'x do	73,061	
7,090 tonnes de foin	63,796	
51 chevaux	5,588	
11,429 moutons	31,653	
Laine	2,444	
64,331 boisseaux de pommes de terre	30,497	
Peaux vertes et fourrures	4,431	
Minéraux	5,861	
Autres produits de la ferme	742	
Meubles et divers	8,766	
		569,065
A la Grande-Bretagne—		
5,578,500 pieds de madriers de pin	93,574	
13,222,500 do do d'épinette	118,569	
205,000 do planches	4,278	
A l'Allemagne—		216,421
Fourrures		4,800
A Terre-Neuve—		
Chevaux, provisions et effets de chantier		4,200
Total des exportations		794,486
Les importations sont :—		
Des États-Unis—		
Farine et provisions	2,329	
2,650 tonnes de houille	9,743	
Coke	2,118	
Fer en gueuse	2,160	
Sable de môleurs et argile	947	
Quincaillerie et machines	3,258	
Outils de chemin de fer	12,705	
do lumière électrique	1,516	
Cuivre, etc.	540	
Cuir et articles en cuir	7,647	
Peaux et fourrures	1,022	
Drogues et produits chimiques	3,368	
Papier, livres et imprimés	1,449	
Articles de fantaisie	1,226	
Nouveautés	2,267	
Tabac	99	
Effets de colons	15,930	
Divers	1,016	
		69,340
De la Grande-Bretagne—		
Nouveautés	22,581	
Cuir et articles en cuir	6,856	
Équipement militaire	900	
Fourrures	541	
Divers	245	
Des provinces maritimes—		31,123
9,583 tonnes de houille		26,112
De France—		
Livres	1,870	
Ornements d'églises	260	
Fourrures	1,170	
Articles de fantaisie	443	
Eau-de-vie	575	
Vin	153	
Champagne	41	
Divers	150	
		4,662

	\$	\$
Les importations— <i>Suite.</i>		
De Hollande—		
Genièvre.....		2,053
D'Autriche—		
Cuir.....	1,210	
Fourrures.....	520	
Vin.....	75	
		1,805
D'Allemagne—		
Cuir.....	498	
Machines.....	242	
Articles de fantaisie.....	155	
Vin.....	229	
D'Espagne—		
Vin.....		1,115
		305
Total des importations.....		136,515
RÉCAPITULATION.		
Exportations.....		794,486
Importations.....		136,515
Total.....		931,001

Le bois de service exporté pendant la saison de 1891 donne une valeur d'environ \$650,000.

Sur toute la quantité de bois sorti de nos scieries, ce qui en a été exporté s'élève à 47,047,000 pieds, mesure de planche, contre 46,847,000 en 1890 et 42,778,000 en 1889.

Notre commerce de bois avec la Grande-Bretagne, quant à la quantité du moins, accuse une légère diminution pour cette saison, et il n'en a pas été envoyé de chargements directs dans l'Amérique du Sud ni à aucun autre port étranger. Cependant, la quantité expédiée aux Etats-Unis accuse une augmentation marquée.

Par malheur, parce que nous n'avons pas suffisamment d'espace sur les quais pour rencontrer les besoins du commerce et pour mettre en piles le bois de service des scieries des environs et aussi de la rivière des Outaouais destiné à l'exportation par mer, force nous a été de nous contenter de nos ressources restreintes et en plusieurs cas d'en envoyer des quantités considérables à d'autres ports pour être expédiées à leur destination finale. Le chiffre de ces envois n'est pas compris dans nos exportations.

Comme le bois de sciage a été expédié en plus grande quantité aux Etats-Unis (28,000,000 de pieds en 1891 contre 20,000,000 en 1890), et comme l'exportation de bois en pulpe et de la pulpe fabriquée a augmenté d'environ 33 pour 100, il y a toute probabilité que cette augmentation se maintiendra et même qu'elle sera dépassée pendant la saison de 1892.

Relativement à nos exportations aux Etats-Unis, il s'est produit un incident qui explique les difficultés qu'il y a d'entretenir des relations directes de commerce avec certains pays étrangers. Un marchand cubain acheta dans la dernière partie de la saison quelque 700,000 pieds de bois de service pour Cuba et l'expédia par bateaux de canal par voie de New-York. En réponse à nos observations sur le coût de ce transport, il émit la prétention non seulement de s'épargner le fret de Trois-Rivières à New-York, mais encore d'économiser le paiement des droits, vu que par les traités existants, le bois de service des Etats-Unis est admis en franchise à Cuba, tandis qu'un droit élevé y est imposé sur le bois canadien.

La très grande diminution de nos exportations de foin aux Etats-Unis—7,090 tonnes, de la valeur de \$63,796, contre 31,735 tonnes évaluées à \$235,117 en 1890—est vraiment désappointante. Elle ne réduit pas seulement la valeur de nos opérations avec les Etats-Unis, mais explique la différence qu'il y a dans le volume total de notre commerce d'importation et d'exportation, qui, sans cela, donnerait pour 1891 un chiffre qu'on n'a jamais atteint par le passé.

Nos principaux produits agricoles ont dû ainsi chercher un autre marché qu'on trouve dans les besoins de la consommation intérieure, surtout Montréal: 24,000

tonnes; Québec, 4,000 tonnes; l'Ontario, environ 11,000 tonnes; les provinces maritimes, à peu près 4,000, etc., ce qui porte les envois à quelque 50,000 tonnes, de la valeur d'environ \$450,000.

Les ventes de nos deux principaux produits, le bois de construction et le foin, se chiffrent donc par plus d'un million de piastres.

Les importations de houille des provinces maritimes sont restées à peu près stationnaires, en attendant des arrangements définitifs avec le chemin de fer canadien du Pacifique, quant à de fortes importations dans la prochaine saison.

Les autres branches d'exportation sont restées à leurs chiffres ordinaires. Nous pouvons constater que nos articles industriels, chaussures, gants, ouvrages en fonte, argentures, etc., se vendent sur un grand pied, particulièrement dans les autres provinces du Canada.

Nos manufactures de gants, par exemple, trouvent un marché facile dans tous les grands centres d'affaires, d'Halifax à Vancouver et à Victoria sur l'océan Pacifique.

Nous pouvons aussi ajouter que le commerce local de notre ville s'est bien soutenu pendant la saison de 1891.

Le chemin de fer canadien du Pacifique a reçu 22,370 tonnes de divers produits et en a transporté 16,860. Le grand-Tronc en a reçu 8,470 tonnes et en a transporté 4,600. La ligne de vapeurs Richelieu et Ontario, 4,500 et 800 respectivement. Soit un total de 57,587 tonnes. Outre la masse de fret reçu et transporté par quelque 300 barges et autres embarcations fluviales, et dont le chiffre exact ne peut jamais être constaté.

Le tout respectueusement soumis,

GEORGE BALCER,

Secrétaire-trésorier de la commission du havre de Trois-Rivières.

M. WM. SMITH,

Sous-ministre de la marine et des pêcheries,
Ottawa.

ANNEXE No 22.

RAPPORT DE LA COMMISSION DE PILOTAGE DE SYDNEY-NORD, C.-B.,
POUR L'ANNÉE EXPIRÉE LE 31 DÉCEMBRE 1891.

SYDNEY-NORD, 1er février 1891.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous présenter le rapport des commissaires du
havre pour l'année 1891, et j'espère que vous le trouverez en bon ordre.

J'ai l'honneur, d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

GEO. W. WILSON.

M. WILLIAM SMITH,
Sous-ministre de la marine,
Ottawa.

RAPPORT DES COMMISSAIRES DU HAVRE DE SYDNEY-NORD, C.-B.,
POUR 1891.

30 janvier 1892.

A l'honorable M. CHAS. H. TUPPER, M. P.,
Ministre de la marine et des pêcheries,
Ottawa.

MONSIEUR,—En conformité des dispositions de l'article 4 du chapitre 30, 42e Victoria, nous avons l'honneur de vous transmettre notre rapport de l'année 1891. Il y a une augmentation continue dans les exportations de houille, comme on le verra plus amplement en consultant le rapport ci-annexé du maître de port.

Les chargements de houille partis du port l'année dernière ont été de 551,200 tonnes, contre 147,051 tonnes en 1879. Les arrivages de l'année donnent un tonnage de 515,215 tonneaux, contre 245,220 en 1879. Sur ce tonnage, les navires partant pour Victoria, International et Sydney sont exemptés de droits de havre.

Dans le cours de l'année, une grande quantité de pierre a été déposée du côté est des travaux en eau profonde de la barre nord, et on a rempli un espace considérable à très peu de frais; ce remplissage a pour effet de protéger le havre contre l'action destructive de la barre nord. Les commissaires ayant maintenant de l'argent en caisse, se proposent de réparer la brèche entre ces travaux et la rive pendant la prochaine saison.

Voici quelles ont été les recettes et les dépenses de 1891:—

RECETTES.	\$ cts.	DÉPENSES.	\$ cts.
Argent en caisse, de l'année dernière....	1,269 23	Appointem. du maître de havre, G. B. Moffatt.....	400 00
Reçu du percepteur des douanes.....	1,753 53	G. B. Moffatt, pour louage de chaloupe..	50 00
		Compte d'impression de A. C. Bertram..	22 00
		Compte du travail au lest de Chas. Cann..	6 75
		Compte du travail au lest de Phil. McDonald.....	20 25
		Compte du travail au brise-lames de John McDonald.....	10 00
		Compte du travail au brise-lames de Kenneth McQuinn.....	1 40
		Ed. McDonald, boîte-brouette.....	14 50
		1 pelle.....	0 80
		Papeterie, 1 livre.....	0 35
		Compte du président, M. J. Floran, appointements.....	150 00
		J. R. Lithgow, intérêt.....	210 00
		Remises sur frais de banque.....	0 52
		Compte du secrétaire, G. H. Dobson, appointements.....	250 00
		Compte du trésorier, W. H. Moore, 5 p. 100 sur \$1,753,53.....	87 67
		Solde en caisse.....	1,798 52
	3,022 76		3,022 76
Solde en caisse.....	1,798 52		

Nous avons l'honneur d'être, monsieur,

Vos obéissants serviteurs,

M. J. PHORAN,
M. C. MOORE,
GEO. H. DOBSON.

RAPPORT DU MAITRE DE PORT POUR 1891.

MESSEURS, — Je vous présente l'état comparatif ci-joint des arrivées et du tonnage des navires, des cargaisons et des steamers, pour faire du charbon.

Classes des navires.	1881.		1882.		1883.		1884.		1885.		1886.		1887.		1888.		1889.		1890.		1891.	
	No.	Ton'x.	No.	Ton'x.	No.	Ton'x.	No.	Ton'x.	No.	Ton'x.	No.	Ton'x.	No.	Ton'x.	No.	Ton'x.	No.	Ton'x.	No.	Ton'x.	No.	Ton'k.
Steamers transatlantiques	253	250,470	174	178,566	217	212,467	271	240,674	240	226,468	289	241,849	292	280,943	335	259,493	428	372,903	391	339,164	386	352,469
Cabotiers	55	25,708	128	86,759	178	40,732	121	35,303	71	17,475	77	16,044	82	19,810	160	26,191	86	19,480	90	21,774	82	16,315
Navires	9	11,076	5	5,989	11	10,480	11	13,148	5	5,523	5	7,151	6	7,528	6	8,238	5	6,364	10	16,578	6	7,906
Barques	136	44,753	110	62,380	105	53,157	159	80,039	133	62,827	150	73,219	110	49,056	78	32,010	81	36,921	126	69,407	67	47,001
Brigantins	125	25,854	185	45,969	149	36,186	189	36,587	166	33,998	86	19,368	102	18,323	109	18,301	100	13,240	80	17,250	81	17,090
Godélettes	439	35,226	498	75,829	826	64,878	856	63,429	702	54,226	801	62,988	672	52,868	591	51,272	740	56,895	1118	76,457	899	73,334
Totaux	1017	410,082	1100	455,492	1486	417,900	1607	469,189	1317	400,557	1468	420,619	1264	428,528	1279	395,505	1444	510,803	1815	540,630	1534	515,215
Nombre de matelots	10,147		11,927		14,279		15,730		15,014		14,803		13,313		15,776		18,846		17,557		16,000	

EXPORTATIONS DE HOUILLE.

TABLEAU COMPARATIF de l'exportation de houille du port de Sydney-Nord, comprenant toutes les mines, depuis 1881.

Années.	Mines de Sydney.	Victoria.	Inter-national.	Old Bridgeport.	Réserve.	Totaux.
1881.....	133,135	.....	78,285	.....	68,884	285,304
1882.....	133,623	.....	102,927	.....	74,432	310,982
1883.....	131,673	154	96,997	.....	104,777	333,601
1884.....	131,339	10,408	80,798	3,045	86,550	312,140
1885.....	105,124	41,066	63,750	12,290	74,183	296,413
1886.....	122,000	46,745	105,590	12,500	84,500	371,335
1887.....	147,000	65,000	103,000	12,000	81,500	408,500
1888.....	130,000	78,000	102,000	25,000	105,000	440,000
1889.....	125,000	88,900	123,666	25,000	106,771	469,337
1890.....	150,000	75,000	135,000	26,000	140,000	526,000
1891.....	144,000	94,000	128,000	32,000	153,200	551,200

PORT DE SYDNEY-NORD.

TABLEAU COMPARATIF donnant les dates de la clôture et de l'ouverture de la navigation, ainsi que celles du premier arrivage de la mer et du dernier départ, pour les onze années passées.

Années.	Clôture de la navigation.	Ouverture de la navigation.	Dernier départ.	Premier arrivage.
1881.....	22 janvier	25 février	19 janvier	1er avril.
1882.....	27 do	2 mai	24 do	2 mai.
1883.....	19 do	28 mars	17 do	1er avril.
1884.....	16 do	22 avril	16 do	27 do
1885.....	22 do	24 do	15 février	25 do
1886.....	28 février	4 do	15 do	15 do
1887.....	21 do	2 do	27 janvier	28 do
1888.....	19 janvier	25 mars	16 do	7 do
1889.....	23 février	6 do	27 do	30 mars.
1890.....	23 do	6 do	27 do	30 do
1891.....	27 janvier	17 do	17 do	15 do

Les bouées ont été enlevées le 5 janvier 1891, et remises en place le 22 mai 1891.

GEO. B. MOFFAT,
Maître de port.

ANNEXE No 23.

RAPPORT DU GARDIEN DU PORT DE MONTRÉAL.

BUREAU DE LA CHAMBRE DE COMMERCE,
10 RUE SAINT-JEAN ET 39 RUE SAINT-SACREMENT,
MONTRÉAL, 6 janvier 1891.

L'honorable M. CHARLES H. TUPPER,
ministre de la marine et des pêcheries,
Ottawa.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous transmettre, par ordre du conseil de cette Chambre, et en conformité de l'article 31 de l'Acte concernant l'emploi de gardien de port, 45 Vict., chap. 45, les documents suivants:—

1. Le rapport du gardien du port pour l'année 1891.
2. L'état apuré des recettes et dépenses du bureau du gardien du port pour l'année terminée le 31 décembre 1891.
3. Un état des placements des fonds de surplus du gardien du port.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Votré obéissant serviteur,
GEO. HADRILL,
Secrétaire.

BUREAU DU GARDIEN DU PORT,
MONTRÉAL, 31 décembre 1891.

Au président et au conseil de la Chambre de Commerce de Montréal:

MESSIEURS,—J'ai l'honneur de vous présenter le rapport annuel de ce bureau avec l'état des recettes et dépenses de l'année 1891.

La navigation s'est ouverte le 28 avril par l'arrivée de la mer du paquebot *Charrington*, et le 28 mai arrivait le premier voilier, le navire *Jan Melchior*. Trois cent cinquante-trois navires de toute espèce ont été inscrits à ce bureau, soit dix de moins que l'an dernier, avec, néanmoins, une augmentation de tonnage de 5,443, le total étant de 657,651 tonneaux. Le *Cremon* est le premier vapeur qui nous soit venu cette année en passant par le détroit de Belle-Isle, le 29 juin, et il a signalé la présence accoutumée des glaces. Le vapeur *Lake Winnipeg* est parti le 21 novembre, le dernier navire de mer qui ait quitté le port. Aucun de ceux qui composent notre flotte n'a été sensiblement avarié par la glace, et c'est encore pour moi un sujet de satisfaction de dire que tous les bâtiments chargés ici sont arrivés sans accident à leur destination, à l'exception d'un qui s'est échoué sur la côte de Terre-Neuve.

J'ai été efficacement secondé par mon personnel dans l'exécution de mes devoirs officiels, et au meilleur de ma connaissance l'ouvrage a été fait à la satisfaction des intéressés.

L'exportation de grain a considérablement augmenté. Elle a été de 12,188,642 boisseaux de blé, pois, orge, seigle et avoine, soit une augmentation de 8,269,623 sur celle de la dernière saison, où il en a été expédié que 3,979,019 boisseaux. La quantité de maïs exporté ne soutient pas avantageusement la comparaison; elle a diminué de 2,849,933 boisseaux, le total étant de 2,146,577 boisseaux, contre 5,096,510 en 1890. La diminution pour le bois de service est très marquée; cela résulte en partie de ce que le commerce de l'Amérique du Sud est presque complètement tombé. En 1890, la quantité expédiée a été de 162,565,353 pieds, la plus grande qui l'ait jamais été de

notre port. La diminution cette année est de 49,289,702 pieds, ce qui réduit cette exportation à 113,275,651 pieds.

Le nombre de bœufs et de chevaux expédiés a été de 110,169, et celui des moutons de 32,034, soit pour les premiers une réduction de 9,152, et pour les seconds, de 10,707 en cette saison. Le beurre, les viandes et le fromage ont aussi diminué jusqu'à concurrence de 8,747 tonneaux. Les pommes accusent l'augmentation considérable de 134,482 barils, et la farine de 53,933 barils. Des premiers, il a été exporté en 1890, 182,263 barils, et de la dernière, 533,948 barils.

Les recettes du bureau, provenant de toutes les sources, ont diminué de \$260.65, le total étant de \$8,137.44 pour la présente année, et de \$8,398.09 pour 1890.

Des représentations sont faites continuellement à ce bureau par des capitaines de navires et autres intéressés dans la navigation, que dans d'autres ports le système d'alignement et ses frais sont beaucoup moindres qu'ici. Il sera bon, en conséquence, d'étudier cette question et de demander des autres ports des renseignements sur les moyens dont ils se servent pour l'alignement, et aussi pour mettre le grain en sûreté à l'aide d'appareils à cet effet ou de sacs. L'expérience de ce bureau prouve que notre système est bon, mais s'il est plus onéreux qu'il ne faut et empêche les navires de venir à Montréal, il peut être opportun de mitiger quelques-unes des dispositions de l'acte, si votre conseil le juge à propos.

Le temps très orageux qu'il a fait sur l'Atlantique dans la dernière saison a causé beaucoup d'avaries aux marchandises importées, et cela, en grande partie, parce que les cargaisons sont distribuées sur la plus grande étendue de navire qu'on emploie à présent dans le commerce. Il est donc à désirer qu'on appelle l'attention des armateurs faisant affaires ici sur la nécessité d'établir un système plus soigné et une surveillance plus active de l'arrimage de façon à empêcher les déplacements, qui sont la principale cause des avaries, et dont on se prévaut invariablement en "étendant le protêt," libérant ainsi le navire de toute responsabilité à cet égard.

Le système adopté ici dans le commerce de transport du bétail réfute les objections soulevées par ses adversaires, attendu que, sauf un petit nombre de bâtiments qui ont fait de grandes pertes dans des tempêtes extraordinaires sur l'Atlantique, la mortalité a été tout à fait insignifiante, et peut soutenir avantageusement la comparaison avec celle de tout autre port d'exportation de bestiaux.

Je suis, messieurs,

Voire obéissant serviteur,

JOS. G. SHAW,

Gardien du port.

BUREAU DU GARDIEN DU PORT.

ÉTAT des recettes et des dépenses pour l'année terminée le 31 décembre 1891.

Av.

1890.	1891.	1891.	1891.	1891.	1891.	1891.
31 déc.	31 déc.	31 déc.	31 déc.	31 déc.	31 déc.	31 déc.
		\$	cts.	\$	cts.	\$
Balance en caisse.....		7,240	99			
do entre les mains du gardien du port.....		166	40	7,407	39	
Recettes provenant des sources suivantes—						
6,293,991 boisseaux de blé.....						2,000 00
1,918,577 do pois.....						1,500 00
3,283,289 do seigle et orge.....						1,200 00
3,692,785 do avoine.....						400 00
2,146,577 do blé-d'inde.....						70 00
155 ton. de tourteaux oléagineux.....						1,000 00
2,888 ton. de minéraux.....						300 00
597,881 barils de fleur et farine.....						200 00
1,521 do cendre.....						498 02
316,745 do pommes.....						43 24
110,169 beufs et chevaux.....						85 60
32,034 moutons.....						118 00
82,992 ton. d'articles divers, à 3c.....						29 30
8,306 do do.....						56 96
15,363 ton. de phosphates.....						60 00
113,275,651 pieds de bois de service.....						7,561 12
Emoluments du gardien de port (à l'entrée).....						3 40
do (à la sortie).....						8,000 00
Inspections spéciales.....						
Certificats de cargaisons avariées.....						206 47
Intérêt sur dépôt dans la caisse d'épargnes de la cité et du district de Montréal.....				8,137	44	
Argent du trésorier, Chambre de Commerce—				175	69	
Intérêt sur placements pour 1891.....						3,515 91
Corporation de la ville de Montréal—						
Effets échus.....				3,566	38	
Balance.....				19,286	90	
1892.						
1er janv.				3,722	38	
						19,286 90

Appointements—
 Jas. G. Shaw, gardien du port.....
 Geo. W. Morrison, sous-gardien du port.....
 M. J. Anderson, teneur de livres.....
 E. J. Hunt, commis.....
 Wm. Palmer, garçon.....
 Chambre de Commerce, dép. du secrétariat.....
 Allocation de retraite du gardien de port.....
 Jas. G. Shaw, gardien de port.....
 Geo. W. Morrison, sous-gardien de port.....
 Loyet, combust., taxes, éclairage, assur., etc.
 Registres de Lloyd, etc.....
 Livres, impressions et papeterie.....
 Louage de voitures.....
 Diverses dépenses.....
 Meubles de bureau.....
 Alf. W. Hadrill, auditeur.....
 Compte d'Intérêt, Chambre de Commerce, pour placem.
 Balance, argent en banque.....
 do en mains du gardien du port.....

JAS. G. SHAW,
 Gardien du port.

E. et O. E.

Examiné et trouvé exact.
 ALF. W. HADRILL, auditeur.
 MONTRÉAL, 4 janvier 1892.

ÉTAT des placements du fonds de surplus du bureau du gardien du port de Montréal,
et de l'intérêt accumulé pendant l'année expirée le 31 décembre 1890.

Date.	Placements.	Montant.	Intérêt.
12 janv. 1877.	Dépensé \$2,044, achat d'obligations de la ville de Montréal, nos 00423, 00424, 00425, 00426—4, à \$500. Les obligations ci-dessus ont échu le 1er nov. 1891, et le produit, \$2,000, a été déposé au compte courant du gardien du port.	\$2,000 à 6 p. 100 p. 12 mois	\$ cts. 120 00
16 fév. 1880.	Dépensé \$2,380.34, achat d'effets du gouvernement.	\$2,300 à 4 do.	92 00
16 août 1880.	Dépensé \$7,254.11, achat d'effets enregistrés de la ville de Montréal.	\$7,000 à 5 do.	350 00
18 avril 1884.	Dépensé \$5,031.34, achat d'effets enregistrés à 4 pour 100 de la ville de Montréal, nos 1720, 1721, 1722, 1723, 1724—5, à \$1,000.	\$5,000 à 4 do.	200 00
14 mars 1887.	Dépensé \$10,320.75, achat d'effets du fonds consolidé de la ville de Montréal, classe C—100 parts de \$100 chaque.	\$10,000 à 4 do.	400 00
2 nov. 1888.	Déposé à la banque des Marchands du Canada, \$10,000 sur dépôt récépissé n° 13,881, à 4 pour 100	\$10,000 intérêt du 30 oct. 1890, au 3 nov., 1891....	404 38.
	* Prêt temporaire au fonds de construction de la Chambre de Commerce, consistant en \$5,000 précédemment sur dépôt récépissé à la banque des Marchands, aussi l'intérêt accumulé sur iceux jusqu'au 15 octobre 1890, \$155.62; et l'intérêt sur \$10,000, maintenant en dépôt récépissé à la banque des Marchands, jusqu'au 30 oct. 1890, \$327.68....	\$ 5,483 30	
	Prêt addition. au fond de construct. de la Chambre de Commerce, consistant en un chèque retiré le 18 nov. 1891, du compte courant du gardien du port..	8,000 00	
	Total du fonds de surplus.....	\$47,783 30 intérêt, 1891 ..	1,566 38

* Ces prêts avec l'intérêt seront remboursés pendant 1892.

H. MONTAGUE ALLAN,

Trésorier.

GEO. HADRILL,

Secrétaire.

BUREAU DE LA COMMISSION DU HAVRE,
MONTRÉAL, 5 janvier 1892.

 ANNEXE No 24.

 RAPPORT DU GARDIEN DU PORT DE QUÉBEC.

QUÉBEC, 18 janvier 1892.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous présenter copie du rapport annuel du gardien du port pour l'année 1891, qui a été soumis à la Chambre de commerce le 14 décembre 1891, comme l'exige l'article 30 de l'Acte concernant les gardiens de port.

Comme vous le verrez, ce rapport accuse une diminution considérable dans les recettes de bureau. Le revenu net en 1890 a été de \$426, tandis qu'il n'est cette année que de \$283, mais le rapport parle pour lui-même :—

 BUREAU DU GARDIEN DU PORT,
 QUÉBEC, 14 décembre 1891.

M. WILLIAM SMITH,
 Sous-ministre de la marine et des pêcheries,
 Ottawa.

MONSIEUR,—Comme l'exige l'article 30 des règlements des gardiens de port, j'ai l'honneur de vous transmettre respectueusement copie du rapport annuel des opérations de ce bureau pendant l'année expirant le 31 décembre 1891, comme suit :—

Trente-neuf vapeurs ont été inspectés avant de partir pour la mer, après avoir pris une partie de leur cargaison à ce port, ayant précédemment pris l'autre partie en grain et autres articles à Montréal. Les navires qui ne transportent pas de grains ne tombent pas sous le coup des règlements des gardiens de port, et partant, ne sont pas compris dans cet état.

Deux vapeurs et deux voiliers ont fait inspecter leurs écoutilles et leurs chargements, sur la demande du capitaine ou de l'agent, à leur arrivée de la mer.

Deux vapeurs ont été inspectés et évalués pour cause d'avaries générales.

Deux remorqueurs à vapeur ont été inspectés et évalués.

Un voilier a été inspecté, jugé hors d'état de tenir la mer et ne pas valoir la peine d'être réparé. Il a été condamné et ensuite démoli.

Un vapeur et quatre voiliers ont été inspectés pour constater s'ils étaient en état de tenir la mer et on les a jugés tels.

Un vapeur a été inspecté pour avaries résultant d'échouage, et ensuite pour réparations au bassin de radoub, où il a été réparé à demeure.

Deux voiliers et trois allèges ont été inspectés pour cause d'abordage.

On a fait huit inspections de marchandises débarquées avariées.

Quatre lots de marchandises ont été inspectés après avoir été sauvés du naufrage total du vapeur *Circe* sur la côte d'Anticosti; et on a fait deux inspections de quais endommagés par l'abordage de vapeurs.

Voici quelles ont été les recettes et les dépenses du bureau :—

Recettes provenant de toutes les sources.....	\$ 583 00
Dépenses du bureau.....	300 00

Solde, revenu net.....	\$ 283 00
------------------------	-----------

La stagnation du commerce et le petit nombre d'accidents arrivés aux navires sur le Saint-Laurent pendant cette saison ont réduit les affaires du bureau, et les recettes ont diminué de \$259 par rapport à celles de l'an dernier.

Il n'y a que deux vapeurs qui aient été gravement avariés par suite d'échouage dans le cours de la saison :—

Le *Tiber* sur les Rochers aux Oiseaux, le 25 juillet; il s'est rendu à Québec et a été réparé à demeure dans le bassin de radoub sous la direction du gardien du port.

Le vapeur *Bangor*, échoué à l'île Blanche, le 25 août, a été amené à Québec et complètement réparé dans le bassin de M. G. T. Davie sans l'inspection du gardien du port.

Quatre autres vapeurs ont été aussi inspectés pour échouage ou autres légères avaries, sans l'inspection du gardien du port.

Un voilier, le *Rapid*, de 325 tonneaux, a fait naufrage à Mille-Vaches, et a été condamné et vendu.

Il a été ensuite amené à Québec et complètement réparé et radoubé dans le bassin de Russell.

Un vapeur et trois voiliers ont totalement péri dans le golfe et le fleuve Saint-Laurent en cette saison.

Le vapeur anglais *Circe*, de $2\frac{3}{4}$ tonneaux, a fait complètement naufrage au cap d'Anticosti-est, le 18 juillet, en route de Glasgow à Montréal avec une cargaison générale.

La barque norvégienne *Statsrad Langa*, de 658 tonneaux, a complètement fait naufrage sur les Rochers aux Oiseaux le 27 juin, tandis qu'elle allait du Saguenay à Melbourne avec un chargement de planches.

La barque norvégienne *Nystad*, de 456 tonneaux, a péri à Grand-Métis en dérivant de ses amarres sur la côte tandis qu'on la chargeait; elle a été condamnée et vendue.

La barque norvégienne *Anna*, de 542 tonneaux, a fait naufrage à la Pointe sud-ouest de l'île d'Anticosti dans son voyage de Québec à la Grande-Bretagne avec un chargement de bois de service et de planches. Elle a péri corps et biens, et son équipage est revenu à Québec.

Le tout respectueusement soumis par votre humble et obéissant serviteur.

W. SIMONS,

Gardien du port.

M. WILLIAM SMITH,

Sous-ministre de la marine et des pêcheries,
Ottawa.

ANNEXE No. 25.

BUREAU DU GARDIEN DU PORT,
HALIFAX, N.-E., 31 décembre 1891.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous transmettre mon rapport, accompagné d'un état des recettes et dépenses de l'année terminée aujourd'hui.

J'ai fait l'inspection de sept steamers et de vingt-huit voiliers arrivés avariés pendant l'année. La barque argentine *John Black*, de Buenos-Ayres, est entrée, faisant eau, dans ce port, le 31 octobre, pendant son trajet de Brunswick, Géorgie, en destination de Chatham, G.-B., avec un chargement de pin résineux. Après l'avoir examinée, on estima que les frais de réparation dépasseraient sa valeur après qu'elle aurait été réparée. Elle fut ensuite vendue à l'encan par ordre du propriétaire. Le chargement est encore ici en attendant des instructions de la part des intéressés. Tous les autres bâtiments ont été réparés comme il faut, et ceux d'entre eux qui étaient en destination d'autres ports avec leurs cargaisons sont arrivés sains et saufs.

Quinze steamers en destination de la Grande-Bretagne ont pris du grain comme partie de leur chargement, cette année. Tout le grain expédié a été : 23,898 boisseaux de blé, 331,810 boisseaux d'avoine, 79,750 boisseaux d'orge, et 213,206 boisseaux de pois.

Il n'y a pas eu d'irrégularités au bureau dans le cours de l'année.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

DAVID HUNTER,

Gardien du port.

RECETTES et dépenses du gardien du port d'Halifax, N.-E., du 1er janvier au 31 décembre 1891.

Dt.

Av.

	\$	cts.		\$	cts.
Montant des droits reçus.....	2,145	25	Payé aux aides, dépenses de bureau, etc.	1,062	87
			Montant revenant au gardien du port..	1,082	38
	2,145	25		2,145	25

Je certifie que ce qui précède est un relevé fidèle et exact des recettes et des dépenses du gardien de port d'Halifax, N.-E., pendant l'année 1891.

DAVID HUNTER,

Gardien de port.

HALIFAX, N.-E., 31 décembre 1891.

ANNEXE No 26.

RAPPORT DU GARDIEN DE PORT DE BURRARD-INLET, C.-B., POUR
L'ANNÉE EXPIRÉE LE 31 DÉCEMBRE 1891.

1891.

17 janv.—	Inspecté les écoutilles du vapeur <i>Abyssinia</i> . Trouvées en bon ordre	\$ 10 00
10 fév.—	Inspecté les écoutilles du vapeur <i>Parthia</i> . Trouvées en bon ordre.	10 00
12 “ —	Appelé à inspecter la cargaison avariée du vapeur <i>Parthia</i> , dans son voyage de Yokohama à ce port. J'ai constaté que la cargaison avait considérablement chauffé et qu'il y avait beaucoup de casse, à cause du roulis du navire pendant une grande tempête qui a aussi avarié jusqu'à un certain point le navire par de grosses lames reçues à bord, qui ont enfoncé le roof d'arrière et fait couler l'eau à travers les ponts. Je trouvai l'arrimage et le fardage de la cargaison bien faits, et j'estime que le bâtiment n'est pas responsable, attendu que c'est la violence de la tempête pendant la traversée en destination de ce port, qui a causé toutes les avaries.	16 00
6 mars.—	Inspecté les écoutilles du vapeur <i>Batavia</i> . Trouvées en bon ordre.....	10 00
3 “ —	Inspecté les écoutilles de la barque américaine <i>Spartan</i> , capitaine Anderson, de Manille. Toutes trouvées en bon ordre.....	5 00
25 “ —	Inspection de la cargaison de la barque américaine <i>Spartan</i> . En examinant la cargaison, je constatai à première vue que l'eau de mer coulant à travers les ponts avait fait des avaries considérables; le navire avait terriblement fatigué, surtout autour du grand mât, des coutures de l'orifice de la pompe, des bittes et des étambrais, ainsi que par le travers de l'écoutille de tribord; il avait essuyé un terrible typhon dans les mers de Chine, et un gros temps continu pendant toute la traversée, ce qui a causé les avaries. Je constatai que l'arrimage et le fardage de la cargaison avaient été bien faits, et qu'on avait pris tous les soins nécessaires pour en assurer la livraison en bon état; le navire avait été bien pompé, car il n'y avait pas d'indices que l'eau en bas eût touché la cargaison, et je considère qu'il n'est pas responsable des avaries, attendu qu'elles ont toutes été occasionnées par la violence des tempêtes dans sa traversée en venant à ce port.....	16 00

28 avril.—Inspecté les écoutilles du vapeur <i>Empress of India</i> . Toutes trouvées en bon ordre.....	\$ 10 00
9 mai.—Appelé à inspecter la cargaison à bord du vapeur <i>Empress of India</i> . Je constatai que l'arrimage et le fardage en avaient été bien faits, et que toutes les précautions avaient été prises pour qu'elle fût livrée en bon ordre; un petit nombre de caisses avaient été écrasées et brisées par le fort roulis du navire, mais je ne le considère pas responsable, vu que les caisses sont si fragiles et se brisent aisément sous une pression extraordinaire.....	16 00
20 mai.—Inspecté les écoutilles de la barque britannique <i>Ordevic</i> . Trouvées couvertes comme il faut et en bon ordre.....	5 00
28 " —Inspecté les écoutilles du vapeur <i>Parthia</i> . Trouvées en bon ordre.....	10 00
30 " —Inspecté la cargaison du vapeur <i>Parthia</i> . J'ai trouvé l'arrimage et le fardage bien faits, la cargaison livrée en bon ordre, et qu'on avait pris toutes les précautions nécessaires dans le transport au quai, à l'exception de quelques caisses de produits de la Chine qui coulaient et qui étaient légèrement brisées; mais je considère que le navire n'en est pas responsable, attendu que les caisses sont trop minces pour leur contenu.....	16 00
15 juin.—Inspecté les écoutilles du navire britannique <i>Besnard</i> . Trouvées en bon ordre.....	5 00
23 " —Inspecté les écoutilles du vapeur <i>Empress of Japan</i> . Trouvées en bon ordre.....	10 00
20 juil.—Inspecté les écoutilles du vapeur <i>Empress of India</i> . Trouvées en bon ordre.....	10 00
21 " —Inspecté les écoutilles du navire américain <i>J. B. Walker</i> , du Japon. Trouvées en bon ordre..	5 00
11 août.—Inspecté les écoutilles du vapeur <i>Parthia</i> . Trouvées en bon ordre.....	10 00
12 " —Inspecté les écoutilles du navire <i>Morayshire</i> , de Glasgow. Trouvées en bon ordre.....	5 00
13 " —Inspecté les écoutilles du vapeur <i>Grandholm</i> , de Liverpool, Angleterre. Trouvées en bon ordre.....	5 00
29 " —Inspecté les écoutilles du vapeur <i>Empress of Japan</i> . Trouvées en bon ordre.....	10 00
2 sept.—Inspecté la cargaison avariée du vapeur <i>Empress of India</i> , de Yokohama, débarquée en entrepôt. Je constatai qu'une partie de la cargaison avait été fortement maculée par l'humidité, prise de l'écoutille n ^o 3; le tout a été inévitable, à cause du mauvais temps essuyé pendant la traversée jusqu'à ce port, et je considère que le navire n'est pas responsable à cet égard, attendu que l'arrimage et le fardage de la cargaison ont été bien faits, et que toutes les précautions ont été prises pour qu'elle fût livrée en bon ordre.....	16 00
22 " —Inspecté les écoutilles du vapeur <i>Empress of China</i> . Trouvées en bon ordre.....	10 00

- 24 sept.—Inspecté les écoutilles du navire américain *Benjamin Sewell*, à son arrivée du Japon. Trouvées couvertes comme il faut et en bon ordre..... \$ 5 00
- 24 “ —Inspecté la carcasse du vapeur *Alpha*, de Vancouver, C.-B., et appelé le capitaine W. H. Copp pour m'aider dans cette inspection. Nous trouvâmes le navire presque submergé à la mi-marée, son arrière brisé et sa membrure complètement réduite en cendres, le navire ayant pris feu, et ayant fallu l'inonder pour sauver la vie de ceux qui étaient à bord. C'est une perte complète, et nous avons conseillé au capitaine de le vendre à l'encan, tel qu'il était alors, pour le bénéfice des intéressés. La position du navire était à un mille environ de l'embouchure de False-Creek, du côté sud d'English-Bay..... 16 00
- 1er oct.—Les soussignés ont été appelés à faire l'inspection du navire américain *Sewell*, capitaine Benjamin Sewell, de Boston, E.-U., tel qu'il est au quai du C.C.P., Vancouver. Nous constatons que le navire a fatigué autour du mât de misaine et du grand mât, ce qui a causé une voie d'eau du pont supérieur, avarié par l'eau une quantité de caisses de thé; nous trouvons aussi un certain nombre de caisses de thé plus ou moins maculées par l'humidité; nous estimons que l'arrimage et le fardage ont été faits comme il faut. Nous recommandons que la partie avariée soit séparée de l'autre et expédiée à sa destination pour, là, être estimée quant à la valeur réelle des avaries qu'elle a essuyées. Nous certifions que la liste ci-annexée est l'état exact et détaillé des marques et numéros de la cargaison avariée..... 16 00
- M. W. THAIN,
Gardien de port.
CAPT. GEO. RUDLIN,
H. MELLON,
Inspecteur des Lloyds.
- 15 “ —Inspecté les écoutilles du vapeur *Empress of Japan* et trouvées en bon ordre..... 10 00
- 15 “ —Appelé à inspecter la cargaison du vapeur *Empress of Japan*, avariée dans son voyage à ce port. Je constatai qu'un certain nombre de caisses de thé étaient avariées par l'eau s'échappant d'un des tuyaux de trop-plein, et qu'aussi quelques caisses étaient écrasées et brisées, par suite du fort roulis qu'avait éprouvé le navire dans un typhon en faisant route pour ce port. Je trouvai bien faits l'arrimage et le fardage du navire, et que toutes les précautions avaient été prises pour la livraison en bon ordre des marchandises. Je ne considère pas que le bâtiment soit res-

	ponsable des avaries, car c'est la violence de la tempête qui les a toutes causées.....	\$16 00
20 oct.	—Inspecté les écoutilles de la goélette américaine <i>Olga</i> , de Yokohama. Trouvées en bon ordre.	5 00
22 “	—Les soussignés ont été appelés à inspecter la goélette américaine <i>Olga</i> , capitaine Atwood, venant de Yokohama, Japon. Nous constatons que beaucoup de sa cargaison de thé a été avariée par l'eau de mer, qui a coulé du pont; les arrêtoirs et tire-points ont forcé entre la grande écoutille et l'écoutille de la fosse aux câbles, ce qui a déterminé l'avarie. Nous trouvons que le bâtiment a été bien arrimé et garni, et nous ne le considérons pas responsable de l'avarie, attendu qu'elle a été causée par la violence de la tempête durant son voyage à ce port. Nous conseillons que la cargaison avariée soit expédiée à sa destination, afin d'éviter de nouvelles pertes ou détériorations aux intéressés. Ci-jointe une liste complète de la cargaison avariée d'après les marques et numéros.....	16 00
	M. W. THAIN, <i>Gardien de port.</i>	
	CAPIT. B. SEWELL, H. MELLON, <i>Inspecteur des Lloyds.</i>	
30 “	—Inspecté les écoutilles du navire américain <i>Hecla</i> , capitaine Cotton, venant du Japon. Trouvées couvertes comme il faut et en bon ordre.	5 00
31 “	—Les soussignés ont été appelés à inspecter le navire américain <i>Hecla</i> , capitaine Cotton, venant du Japon, avec une cargaison de thé. Nous constatons que beaucoup de caisses de thé des rangs supérieurs ont été maculées par l'humidité, résultant du manque de ventilation, parce que les écoutilles ne pouvaient être ouvertes sans mettre la cargaison en danger, à cause du temps qui était humide et orageux. Nous avons aussi trouvé plusieurs caisses de thé humides d'eau de mer dans la cale inférieure, à l'ouvert du grand mât, à tribord, ce qui a été causé par l'action des boulons du porte-hauban. L'arrimage et le fardage de la cargaison nous ont paru avoir été bien faits, et nous considérons que le bâtiment n'est pas responsable des avaries, attendu qu'elles ont toutes été causées par la violence de la tempête dans son voyage à ce port; nous conseillons d'expédier la cargaison avariée à sa destination, pour éviter de nouvelles pertes aux intéressés.....	16 00
	M. W. THAIN, <i>Gardien de port.</i>	
	H. MELLON, <i>Inspecteur des Lloyds.</i>	

- 7 nov.—Inspecté les écoutilles de la barque anglaise *Hawthornbank*, à son arrivée de Java. Je constatai que la grande écoutille et l'écoutille de l'arrière étaient couvertes comme il faut de toile goudronnée et qu'elles étaient en bon ordre; l'écoutille de la fosse aux câbles était ouverte pour les besoins du service..... \$ 5 00
- 25 “ —J'ai inspecté les écoutilles du navire anglais *Hawthornbank*, capitaine Porter, à son arrivée de Java avec une cargaison de sucre. Je constatai que la grande écoutille et l'écoutille de l'arrière étaient couvertes comme il faut et qu'elles étaient en bon ordre. L'écoutille de la fosse aux câbles a été ouverte pour jeter à la mer une partie de la cargaison, afin de redresser le navire qui avait été jeté sur le côté pendant son voyage à ce port. Je constatai aussi que la cargaison était considérablement avariée par l'eau de mer qui avait coulé à travers les ponts et par les gouttières, surtout à tribord; le ciment était brisé et montrait des voies d'eau à l'avant et à l'arrière. La cargaison s'était tassée, ce qui avait fait tomber les paniers à travers les baux de l'entrepont, et a causé beaucoup de frottement; en dérangeant la rangée inférieure, je vis que tout le fond de cale avait été inondé d'eau de mer, ce qui indiquait que le bâtiment avait été sur le côté avec au moins trois pieds d'eau dans sa cale. Il me parut avoir eu un bon arrimage et fardage; et je ne le considère pas responsable des avaries, attendu qu'elles étaient toutes causées par le mauvais temps. Je conseille une nouvelle inspection du navire, afin de constater s'il a éprouvé des avaries, avant de se remettre en mer..... 16 00
- M. W. THAIN,
Gardien de port.
- H. MELLON,
Inspecteur des Lloyds.
- 2 déc.—Inspecté les écoutilles du vapeur *Empress of China*. Trouvées en bon ordre..... 10 00
- 2 “ —J'ai été appelé à inspecter les avaries de la cargaison du vapeur *Empress of China*. Je constatai qu'un certain nombre de balles de soie avaient été avariées par l'eau et le frottement; le pont sur l'arrière de l'écoutille numéro 3 avait fatigué, de sorte qu'ils avaient un peu coulé; le navire ayant essuyé une tempête et embarqué de grosses lames qui avaient inondé les ponts, défoncé les bateaux de bâbord, et causé de la casse et du frottement à la cargaison. Mais comme toutes ces avaries ont eu pour cause la violence de la tempête et qu'elles étaient inévitables, et comme toutes les précautions avaient été

	prises pour l'arrimage et le fardage, je considère que le bâtiment n'est pas responsable à cet égard, et je conseille d'expédier la cargaison avariée à sa destination, pour le compte des intéressés.....	\$16 00
Loyer du bureau, du 1er janvier au 31 décembre 1891, 12 mois à \$6 par mois.....		72 00
Total.....		<u>\$290 00</u>

M. W. THAIN.

*Gardien de port.*Attesté devant moi, ce 4e jour }
de janvier 1892.HENRY A. MELLON,
J. P.

ANNEXE No 27.

RAPPORT DU GARDIEN DE PORT DE VICTORIA, C.-B., POUR L'ANNÉE
EXPIRÉE LE 31 DÉCEMBRE 1891.

VICTORIA, C.-B., 9 janvier 1892.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous transmettre ci-inclus les états annuels du bureau de maître de havre et de gardien des ports de Victoria et Esquimalt.

Et s'il est résulté quelque inconvénient de ce que ces états soient en retard, la faute n'en est pas à moi. J'ai télégraphié à temps pour avoir les nouvelles formules, mais je n'en ai reçu qu'une incluse dans une circulaire du sous-ministre de la marine. Il m'a donc fallu faire mon rapport en me servant de l'ancienne formule.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

M. C. CLARK,

*Maître de havre et gardien de port.*M. WM. SMITH,
Sous-ministre de la marine,
Ottawa.

VICTORIA, C.B., 9 janvier 1892.

Rapport annuel du gardien des ports de Victoria et Esquimalt pour l'année expirée le 31 décembre 1891.

Inspections d'écoutilles	\$ 85 00
“ de cargaisons.....	210 00
	<u>\$295 00</u>

W. R. CLARK,

*Gardien de port.*M. WM. SMITH,
Sous-ministre de la marine,
Ottawa.

 ANNEXE No 28.

 RAPPORT DU GARDIEN DU PORT DE PICTOU, N.-E., POUR L'ANNÉE
 EXPIRÉE LE 31 DÉCEMBRE 1891.

PICTOU, N.-E., 31 décembre 1891.

 MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous transmettre ci-joint mon rapport annuel
 comme gardien de ce port, pour l'année qui expire aujourd'hui.

Montant des droits perçus.....	\$92 00
Payé aux aides	10 00
	<hr/>
	<u>\$82 00.</u>

Respectueusement soumis,

 Assermenté devant moi, à Pictou,
 ce. 31e jour de décembre A.D. }
 1891.

 WM. McLAREN, *J. P.*

DANIEL McDONALD.

 Le sous-ministre de la marine,
 Ottawa.

ANNEXE No 29.

RAPPORT DU GARDIEN DE PORT DE SYDNEY, C.-B., POUR L'ANNÉE
EXPIRÉE LE 31 DÉCEMBRE 1891.RECETTES et dépenses du gardien de port de Sydney, Cap-Breton, du 31 décembre
1890 au 31 décembre 1891.

	Montant.		Montant.
	\$ cts.		\$ cts.
Inspections de steamers pour soutes à charbon inscrites à mon bureau.....	320 00	Honoraires payés aux aides.....	90 00
Inspection de deux steamers avariés.....	24 00	Loyer de bureau et papeterie.....	40 00
		Montant revenant au gardien de port...	130 00
	344 00		214 00
			344 00

Je certifie que l'état ci-dessus est exact et fidèle.

JOHN LOMAY,
Gardien de port.

BUREAU DU GARDIEN DE PORT,
SYDNEY, C.-B., 31 décembre 1891.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous transmettre le rapport des opérations se rattachant au bureau du gardien de port de Sydney, Cap-Breton, pour l'année expirant aujourd'hui.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Votre très obéissant serviteur,

JOHN LOMAY,
Gardien de port.

L'honorable M. C. H. TUPPER,
Ministre de la marine et des pêcheries,
Ottawa.

ANNEXE No 30.

RAPPORT DU GARDIEN du port de St. Andrews, jusqu'au 31 décembre 1891.

Date.		Montant.	
		\$	cts.
4 février.....	Goélette <i>H. R. Emmerson</i> , inspection des écuelles.....	2	50
11 do	do <i>Theresa</i> do do	2	50
14 mars ...	do <i>Hattie King</i> do do	2	50
8 avril.....	do <i>Energy</i> do do	2	50
22 do	do <i>Jacota</i> do do	2	50
			12 50

John Wren, maître de havre, a comparu en personne devant le soussigné à St. Andrews, dans le comté de Charlotte et la province du Nouveau-Brunswick, et déclare sous serment que le compte ci-dessus est juste et fidèle, au meilleur de sa connaissance et croyance.

JOHN S. MAYER, *J.P.*

ST. ANDREWS, N.-B., 2 janvier 1892.

 ANNEXE No 31.

 RAPPORT DU GARDIEN DU PORT DE SYDNEY-NORD, C.-B., POUR
 L'ANNÉE EXPIRÉE LE 31 DÉCEMBRE 1891.

 BUREAU DU GARDIEN DU PORT,
 SYDNEY-NORD, C.-B., 15 janvier 1892.

 M. WILLIAM SMITH,
 Sous-ministre de la marine,
 Ottawa.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de faire rapport comme suit :—

 Dans le cours de la dernière saison j'ai inspecté 23 voiliers et 9 navires à
 vapeur.

Ces bâtiments étaient arrivés avec des avaries, et ont été réparés à ce port.

Droits perçus.....	\$386 00
Dépenses du bureau.....	50 00
Recettes nettes.	<u>\$336 00</u>

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

DANIEL MCKAY,

Gardien de port.

ANNEXE No 32.

RAPPORT DU GARDIEN DE PORT-HAWKESBURY, N.-E., POUR
L'ANNÉE TERMINÉE LE 31 DÉCEMBRE 1891.

PORT-HAWKESBURY, 31 décembre 1891.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous transmettre mon rapport annuel des opérations de ce bureau, accompagné d'un relevé des droits que j'ai perçus et des dépenses faites pendant l'année.

Ci-incluse une liste des navires qui sont arrivés ici avec des avaries et que j'ai inspectés dans l'année. Ces navires ont tous été réparés ici et sont arrivés sains et saufs aux ports de destination.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

D. W. HENESEY,

Gardien de port.

M. WILLIAM SMITH,
Sous-ministre de la marine,
Ottawa.

ÉTAT des recettes et dépenses du bureau du gardien de Port-Hawkesbury pour
l'année expirée le 31 décembre 1891.

Année.	Recettes et dépenses.	Honoraires reçus.	Payé aux aides.
1891.		\$ cts.	\$ cts.
9 jan....	Honoraires d'inspection de la goélette <i>Annie Gatz</i>	23 00	10 00
11 mai....	do do <i>Cepola</i>	13 00	.....
11 sept....	do do <i>Lady Franklin</i>	23 00	10 00
11 do....	do do <i>Soudan</i>	23 00	10 00
2 oct....	do do <i>Flora Bell</i>	8 00	.....
31 do....	Inspection de la cargaison de la goélette <i>Clifton</i>	15 00	5 00
31 déc....	Honoraires d'inspection de la coque du <i>Thomas Robertson</i>	23 00	10 00
		128 00	45 00

J'atteste que ce qui précède est un état exact des recettes et dépenses du bureau du gardien de ce port, pour l'année expirant aujourd'hui.

D. W. HENESEY,

Gardien de port.

PORT-HAWKESBURY, 31 décembre 1891.

LISTES des navires arrivés avec des avaries et inspectés par le gardien de port de Port-Hawkesbury en 1891.

Année.	Nom du navire.	Gréement.	Point de départ.	Destination.	Port d'enregistrement.	Description de la cargaison.	Nom du capitaine.	Nature des avaries.
1891.								
19 jan.	<i>Annie Gatz</i>	Goëlette.	Ile du Prince-Edouard.	Halifax	Halifax	Produits naturels.	John Weston	Est venue en abordage avec la goëlette <i>Rivide</i> , de Lunenburg, pendant qu'elle était à l'ancre à Port-Hawkesbury.
11 mai.	<i>Copola</i>	do	do	Boston	Shelburne	Pommes de terre.	Anthony Giffin	A été avariée par de grandes glaces flottantes dans le détroit de Canso et a été jetée à la côte, brisant sa boîte de gouvernail, éraillant sa carène et plusieurs de ses bordages du fond; réparée ici au ch. de fer de la marine.
11 sept.	<i>Lady Franklin</i>	do	Lac Bras d'Or	Ile du Prince-Edouard.	Ile du Prince-Edouard.	Sur lest	J. C. Rhude	S'est échouée près des carrières de chaux dans le lac Bras-d'Or; neuf bordages du fond étaient scricensement éraillés et environ trente-cinq pieds de la fausse quille enlevés, outre d'autres avaries qui ont été réparées ici.
23 24 25 26 27 28 29 30 31 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19 20 21 22 23 24 25 26 27 28 29 30 31	<i>Soudan</i>	do	Port-Wood	St.-Jean, Terren.	Halifax	Bétail	Angus McDonald	A été jetée à la côte du havre de Port-Wood, C.-B., tandis qu'elle prenait un chargement de bétail pour Saint-Jean de Terre-Neuve; a été considérablement avariée dans la coque et le gréem.; répar. ici, elle a ensuite cont. sa route.
oct.	<i>Flora Bell</i>	do	Malou, C.-B. . . . .	. . . . .	. . . . .	. . . . .	Gabriel White	S'est échouée à Malou, C.-B.; ses avaries, légères; a été réparée ici.
31 do	<i>Clyton</i>	do	Ile du Prince-Edouard.	Antilles	Saint-Jean, N.-B.	Avoine	A. D. Munro	Avariée en échouant sur la barre Cascumpec, Ile du Prince-Edouard; a été réparée au ch. de fer de la marine ici, et s'est remise en route après avoir remb. son chargem. en bon ordre.
déc.	<i>Thos. Robertson</i>	do	Bate-des-Vaches	Ile du Prince-Edouard.	Ile du Prince-Edouard.	Houille	Mark C. Bonnell	S'est échouée sur le récif de Kelly, au lac Bras-d'Or, C.-B., avec son charg. de charbon; 35 pieds de sa quille étaient brisés; la fausse quille enlevée; avait perdu une ancre; toutes ses avar. ont été rép. ici et elle a cont. son voy.

ANNEXE No 33.

RAPPORT DU GARDIEN DU PORT DE CHARLOTTETOWN, I.-P.-E.,
PENDANT L'ANNÉE EXPIRÉE LE 31 DÉCEMBRE 1891.

BUREAU DU GARDIEN DE PORT,
CHARLOTTETOWN, I. P.-E., 31 décembre 1891.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous transmettre mon rapport annuel des opérations du bureau pendant l'année.

La navigation est restée ouverte cette année plus tard que d'habitude, ce qui a permis aux bâtiments de charger en toute sûreté et de gagner la mer.

Je suis heureux de constater que l'exportation du grain de l'Île en Europe a été, pendant cette saison, plus active que dans les quatre dernières années, et les cultivateurs ont vendu leurs produits à des prix raisonnables.

Je constate avec satisfaction qu'il n'a péri aucun des navires chargés de grain qui sont partis de l'Île en destination de ports étrangers, cette année.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Votre obéissant serviteur,
H. P. WELSH,
Gardien de port.

M. WILLIAM SMITH,
Sous-ministre de la marine,
Ottawa.

RECETTES ET DÉPENSES du bureau du gardien de port, Charlottetown, I. P.-E.,
pendant l'année terminée le 31 décembre 1891.

Date.	Recettes.	Montant.	Date.	Dépenses.	Montant.
1891.		\$ cts.	1891.		\$ cts.
31 déc..	Droits perçus sur bâtiments chargés de grain	249 00	31 déc..	Dépenses de bureau	18 16
	Marchandises avariées.	5 00		Commission aux aides	85 00
	Inspection d'écoutes.	6 00		Solde	188 34
	Autres inspections.....	31 50			
		291 50			291 50

Je certifie que l'état ci-dessus est exact.

P. H. WELSH,
Gardien de port.

ANNEXE No 34.

TABLEAU donnant les noms des ports proclamés en vertu d'actes fédéraux dont les dispositions se trouvent au chap. 86, Statuts révisés du Canada, pour la nomination de maîtres de ports; les dates de la proclamation; les noms de maîtres de port nommés; les dates de la nomination des maîtres de port; le montant que les appointements de chacun d'eux ne doivent pas excéder et le total des droits perçus par chacun d'eux pendant l'année expirée le 31 décembre 1891, avec l'excédant, s'il y en a, porté au crédit du receveur général.

PROVINCE D'ONTARIO.

Nom du port.	Date de la proclamation.	Nom du maître de port.	Date de la nomination.	Montant des honoraires de bureau que les appoint. ne doivent pas excéder.		Montant payé au receveur général.
				\$	cts.	
Collingwood	3 mars 1877	Andrew Lockerbie	3 mars 1877	200 00	92 00	.....
Fort-William	7 juil. 1891	J. J. O'Connor	7 juil. 1891	400 00	217 50	.....
Goderich	28 avril 1876	Thomas N. Dancy	22 avril 1876	300 00	80 00	.....
Midland	22 juil. 1882	E. Polkinghorn	22 juil. 1882	200 00	137 00	.....
Parry-Sound	24 mars 1883	John Galna	19 mars 1883	200 00	103 00	.....
Penetanguishene	2 fév. 1877	Francis Densome	3 juin 1881	200 00	28 50	.....
Port-Arthur	12 mai 1884	J. J. O'Connor	6 juil. 1891	200 00	56 50	.....
Rondeau	4 mai 1878	W. R. Fellowes	17 déc. 1888	100 00	99 70	.....
Southampton	23 sept. 1875	W. H. Johnston	— oct. 1882	100 00	50 00	.....
Sarnia	25 juil. 1885	Robt. McAdam	3 mai 1886	300 00	.....	.....

PROVINCE DE QUÉBEC.

Amherst	14 sept. 1878	John Cassidy	2 sept. 1878	200 00	12 00	.....
Bersimis	31 juil. 1891	E. D. Chase	31 juil. 1891	200 00	30 00	.....
Carleton	8 déc. 1881	Joseph H. Landry	8 déc. 1871	200 00	.....	.....
Chicoutimi	17 juil. 1885	Ainsworth Sturton	8 juin 1886	200 00	78 50	.....
Gaspé	25 sept. 1874	Francis J. Eden	3 avril 1889	500 00	86 50	.....
Havre-des-Maisons	9 août 1887	Peter Bourgue	9 août 1887	200 00	19 50	.....
Lachine	19 avril 1880	Vacant	.....	.....	.....	.....
Matane	18 oct. 1887	G. C. Pelletier	11 août 1888	200 00	38 50	.....
Métis	7 fév. 1878	P. F. Leggatt	7 fév. 1878	200 00	30 00	.....
New-Carlisle	25 fév. 1889	Digby Smollett	25 fév. 1889	200 00	2 00	.....
New-Richmond	15 avril 1882	Henry Leblanc	3 avril 1882	200 00	25 00	.....
Baie-du-Chêne	17 mars 1880	Jas. D. Sowerby	22 mars 1880	200 00	.....	.....
Paspébiac	12 mai 1877	Hugh Christie	22 mai 1877	150 00	23 00	.....
Port-Daniel	25 mars 1889	J. Enright	11 sept. 1890	200 00	2 50	.....
Rimouski	5 mars 1877	Jos. St. Laurent	30 mai 1878	200 00	9 50	.....
Rivière-Ouelle	22 juil. 1882	Achilles Fraser	22 juil. 1882	100 00	.....	.....
Saint-Thomas	2 jan. 1896	Eug. Hammond	21 déc. 1885	200 00	86 50	.....
Saint-Jean	Dans le havre de Montréal.	Alfred Pinsonneault	8 mars 1888	500 00	604 50	104 50
Sorel		Pierre Bellefeuille	20 avril 1875	300 00	308 50	8 50

TABLEAU donnant les noms des ports proclamés en vertu d'actes fédéraux, etc.—*Suite.*

PROVINCE DU NOUVEAU-BRUNSWICK.

Nom du port.	Date de la proclamation.	Nom du maître de port.	Date de la nomination.	Montant des honoraires de bureau que les appoint. ne doivent pas excéder.	Montant perçu en 1891.	Montant payé au receveur général.
				\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.
Bathurst.....	30 mai 1873	James Andrew.....	23 mars 1881	200 00	53 00	.....
Havre de Black et Havre au Castor.....	22 sept. 1883	E. W. Cross.....	17 sept. 1883	100 00	11 50	.....
Boucouché.....	30 mai 1873	Melem Chase.....	30 juil. 1890	100 00	10 50	.....
Campbelltown.....	30 mai 1873	William Mott.....	9 juil. 1873	200 00	19 50	.....
Campobello.....	30 mai 1873	John Benjamin Beatty.....	7 juil. 1873	100 00	36 00	.....
Carquette.....	30 mai 1873	Louis Poirier.....	17 avril 1883	150 00	10 50	.....
Chatham.....	30 mai 1873	Wm. Johnston.....	25 juin 1879	300 00	309 00	9 00
Cocagne.....	30 mai 1873	John Brooks.....	7 juil. 1873	100 00	2 74	.....
Dalhousie.....	30 mai 1873	Wm. Smith.....	19 mars 1888	200 00	126 50	.....
Dorchester.....	30 mai 1873	E. Palmer.....	11 avril 1887	200 00	12 50	.....
Frédéricton.....	30 mai 1873	Vacant.....	.....	.....	.....	.....
Grand-Manan, Nord.....	18 sept. 1876	James A. Pettis.....	21 mai 1888	100 00	.....	.....
Grand-Manan, Sud.....	22 août 1889	Abel Wilcox.....	22 août 1889	100 00	7 00	.....
Grand-Shemogue.....	17 mai 1875	Fred. Chapman.....	21 mai 1888	100 00	1 00	.....
Harvey.....	30 mai 1873	H. E. Graves.....	8 juil. 1884	100 00	41 50	.....
Hillsborough.....	39 mai 1873	W. H. Carlisle.....	20 mai 1890	150 00	87 50	.....
Cap-Hopewell.....	25 août 1891	Josiah Christopher.....	25 août 1891	200 00	.....	.....
Récif de St-Stephens.....	30 mai 1873	Charles Young.....	22 avril 1876	100 00	.....	.....
La Tête, etc.....	22 sept. 1883	Jos. Chambers.....	17 sept. 1883	100 00	4 00	.....
Petit Shippegan et le Goulet Miscou.....	1er mai 1886	Donald Harper.....	19 avril 1886	100 00	6 00	.....
Petit-Shemogue.....	5 sept. 1886	Fred. Chapman.....	5 sept. 1888	100 00	1 00	.....
Moncton.....	30 mai 1873	Vacant.....	.....	.....	.....	.....
Musquash.....	26 mars 1874	George Rose.....	16 mai 1887	100 00	32 00	.....
Newcastle.....	30 mai 1873	John Niven.....	7 juil. 1887	300 00	166 00	.....
Joggins-Nord.....	30 mai 1873	Vacant.....	.....	.....	.....	.....
Port-Elgin et Baie-Verte.....	6 fév. 1873	Jacob Silliker.....	6 fév. 1878	200 00	74 00	.....
Pokemouche.....	7 juil. 1883	Vital Lousier.....	23 juin 1888	100 00	.....	.....
Richibouctou.....	30 mai 1873	James Alexander Jardine.....	11 mai 1874	200 00	84 00	.....
Rockland.....	30 mai 1873	Vacant.....	.....	.....	.....	.....
Sackville.....	30 mai 1873	Alexander Ford.....	28 juin 1888	200 00	12 00	.....
St-Andrews.....	30 mai 1873	John Wren.....	6 mai 1884	100 00	57 00	.....
Saint-George.....	30 mai 1873	Alexander Dick.....	29 août 1884	100 00	18 50	.....
Saint-Martin et Quaco.....	14 mai 1874	Joseph Carson.....	14 mai 1874	100 00	8 50	.....
Shédiac.....	30 mai 1873	Alexander McQueen.....	19 mai 1876	300 00	76 50	.....
Shippegan.....	30 mai 1873	John DeGrace.....	10 août 1880	100 00	8 50	.....
Tracadie.....	7 mai 1874	Vital Arceno.....	9 juil. 1875	100 00	2 50	.....
Waterside.....	.....	Wm. Riley Copp.....	3 sept. 1889	100 00	8 50	.....
Iles Ouest.....	4 fév. 1879	Thos. K. Parker.....	4 fév. 1879	200 00	.....	.....

PROVINCE DE LA NOUVELLE-ÉCOSSE.

Advocate.....	15 mai 1880	Samuel Morris.....	10 mai 1880	100 00	9 00	.....
Annapolis.....	12 mars 1875	William Cummings.....	16 mai 1879	200 00	.....	.....
Rivière-aux-Pommes.....	14 août 1886	Robt. Fields.....	9 sept. 1890	200 00	20 50	.....
Arichat.....	22 avril 1879	Francis Marneau.....	6 mai 1884	200 00	40 50	.....
Baddeck.....	23 sept 1875	Vacant.....	.....	100 00	6 50	.....
Barrington.....	10 juil. 1882	Thos. L. Banks.....	23 nov. 1885	200 00	23 50	.....
Bayfield.....	11 juil. 1879	John McDonald.....	11 juil. 1879	200 00	.....	.....
Baie Saint-Laurent.....	21 avril 1887	G. Zwicker.....	21 avril 1887	200 00	.....	.....
Rivière-à-L'Ours.....	25 sept. 1874	Robert Austin.....	4 avril 1887	100 00	74 50	.....
Havre-au-Castor.....	24 juil. 1880	Henry Hawboldt.....	22 sept. 1888	100 00	4 00	.....
Grand-Havre.....	9 juin 1883	Donald McKenzie.....	28 mai 1883	100 00	.....	.....
Rivière Bourgeoise.....	1er mai 1885	E. C. Bouchie.....	19 avril 1886	100 00	9 50	.....
Bridgewater.....	6 mai 1874	Joseph Robins Wyman.....	6 mai 1874	100 00	10 00	.....

TABLEAU donnant les noms des ports proclamés en vertu d'actes fédéraux, etc.—*Suite.*PROVINCE DE LA NOUVELLE-ÉCOSSE—*Suite.*

Nom du port.	Date de la proclamation.	Nom du maître de havre.	Date de la nomination.	Montant des hono-	Montant reçu en	Montant payé au
				raires de bureau que les appointe-ment. ne doivent pas excéder.			1891.	receveur général.
				§ cts.	§ cts.	§ cts.
Bras-d'Or, y compris New-Campbelltown.	6 mai '74	A. Livingston	25 août '91	200 00	2 00	
Cap Canso	6 juin '76	William Walsh	6 juin '76	100 00	117 00	17 00
Cap du Nègre ou Havre Nord-Est	18 mai '81	A. D. Perry	18 mai '81	200 00	21 50	
Chester	8 sept. '83	Arch. Evans	4 août '83	100 00	15 00	
Chéticamp.	20 avril '76	Fulgence Ancoin	15 avril '76	100 00	4 50	
Havre de Clarke	1er juin '81	J. B. Brennan	1er juin '81	200 00	14 50	
Clementsport.	1er mai '77	Thomas Tracey	1er mai '77	100 00	13 00	
Ligne de comté à Grand-Narrows.	9 juin '83	Vacant.				
Baie des Vaches.	3 mars '79	Hector McDonald	3 mars '79	400 00	135 00	
Havre au Corbeau.	30 sept. '88	John Ehler	5 mai '90	100 00		
D'Escousse.	23 janv. '85	Arthur Pertus	6 mars '90	100 00	38 50	
Digby	19 fév. '78	James A. Hughes	19 fév. '78	300 00	28 50	
Baie de l'Est.	25 août '83	Donald McInnes	5 avril '86	100 00		
Fourchier	22 mai '89	Neil McLean	22 mai '89	100 00	0 50	
Gaberouse	3 mars '79	John Wm. Hardy	2 nov. '86	100 00	2 00	
Jetée de Glasgow et du Cap-Breton.	30 oct. '89	Angus McQuarrie	30 oct. '80	300 00	230 50	
Halifax.	L'acte ne requiert pas de proclamation.	Edward O'Brien	18 mars '80	1,800 00	1,677 00	
Hantsport	27 juin '84	Edward Davison	27 juin '84	225 00	202 50	
Ingonish, baie nord d'	22 mars '81	William Thompson	24 mars '81	200 00		
Ingonish, baie sud d'	9 oct. '84	P. C. Brewer	9 juin '86	100 00	13 00	
Havre International, Sydney	30 oct. '80	Michael Neville	30 oct. '80	300 00	320 00	20 00
Havre Isaac	30 oct. '89	Andrew J. Blakely	30 oct. '89	100 00	24 50	
Jeddore.	20 sept. '90	Wm. Jennox	20 sept. '90	100 00	2 50	
Baie Jordan	25 oct. '76	Matthew Drips McKenzie	25 oct. '76	150 00	3 50	
* LaHave ou Anse de Getson	12 mars '75	George Henry Zwicker	25 fév. '75	300 00	22 00	
L'Ardoise, haut et bas.	22 août '84	George Burke	29 août '84	100 00	1 00	
Lingan	12 juill. '81	Thomas Laffin	12 juill. '81	200 00		
Liscombe	18 mai '81	David Rosenheiser	9 août '88	200 00		
Lac du Petit Bras-d'Or, entre la Pointe McKay et Grand Narrows.	25 avril '84	Peter McLean	25 avril '84	100 00		
Lac du Petit Bras-d'Or, de la Pointe McKay à la riv. Washadebuck.	25 avril '84	Alex. J. McNeill	25 avril '84	100 00		
Petite Baie Glacée	3 août '74	E. Douglas Rigby	8 mai '84	200 00	188 00	
Petits Narrows et Pointe Cranberry	9 juin '83	Norman Matheson	23 mai '83	100 00	2 00	
Liverpool	19 janv. '77	Wm. A. Kenny	19 janv. '77	200 00	114 00	
Lockeport	18 mai '81	E. A. Capstick	18 mai '81	200 00	44 50	
Louisbourg.	17 mars '79	Louis Dickson	5 oct. '87	200 00	45 00	
Lunenburg.	3 déc. '75	William Henry Begg	3 déc. '75	150 00	101 50	
Mabou	17 juill. '80	Finlay Rankin	23 juin '80	100 00		
Baie Mahone	16 mai '87	W. A. Pickles	16 mai '87	200 00	25 50	
Anse McNair	12 mars '75	Ronald McEachen	8 mars '75	150 00		
Main-à-Dieu.	31 juill. '86	John Farrell	21 juill. '86	100 00	14 00	

* NOTE.—Le maître de port de LaHave a imposé une amende pour infraction aux règlements de port et en a déposé le montant, \$12, au crédit du receveur général.

TABLEAU donnant les noms des ports proclamés en vertu d'actes fédéraux, etc.—*Suite.*PROVINCE DE LA NOUVELLE-ÉCOSSE—*Fin.*

Nom du port.	Date de la proclamation.	Nom du maître de havre.	Date de la nomination.	Montant des honoraires de bureau que les appointem. ne doivent pas excéder.		Montant. perçu en 1891.		Montant payé au receveur général.
				¢	cts.	¢	cts.	
Maitland	26 mai '85	Vacant.						
Margaretsville	26 mars '78	Robert Earley	26 mars '78	100	00			
Baie Marguerite	16 juill. '75	Francis Peter Boutillier	9 juill. '75	100	00	27	50	
Margaree	12 juin '86	Julian White	2 août '89	100	00	6	00	
Merigomish	26 mars '78	W. C. Olding	26 mars '78	100	00			
Rivière Météghan	10 fév. '83	Urban Doucette	31 janv. '83	100	00	36	00	
Havre de McNeil	9 juin '83	A. Hayman	28 mai '83	100	00			
Musquodoboit	19 mai '82	David Williams	19 mai '82	100	00	3	00	
New-Haven	9 juin '83	H. A. McLeod	17 août '89	100	00			
Northport	27 juin '82	John Burns	27 juin '82	100	00	44	00	
Anse Nord-ouest, anse de Coleman et havre d'Aspotogan	22 déc. '76	Vacant.						
Parrsboro'	22 oct. '73	Edward Walter Beaty	22 oct. '73	200	00	180	50	
Pont de la Petite-Rivière	7 juill. '83	Joseph Nelson Parks	27 avril '88	100	00			
Havre Plaster	6 mai '74	Vacant.						
Port-George	1 ^{re} mai '77	Charles B. Weaver	1 mai '77	150	00			
Port-Gréville	13 mars '80	George Hatfield	8 avril '91	200	00	5	50	
Port-Hawkesbury	16 juill. '75	Daniel Henesey	9 juill. '75	200	00	78	00	
Port-Hood	16 juill. '75	John Murphy, jeune	9 juill. '75	200	00	2	50	
Port-la-Tour	14 avril '81	William Nickerson	14 avril '81	200	00	3	00	
Port-Lorne	27 mars '86	Samuel Beardsley	13 mars '86	200	00	1	00	
Port-Mulgrave	8 mars '79	Duncan Gillis	23 mars '83	200	00	28	50	
Port-Medway	25 juin '79	John W. Hutt	19 avril '84	200	00	15	00	
Pubnico	27 sept. '82	D. Q. Amireau	27 sept. '82	100	00	46	50	
Pugwash	22 oct. '73	A. A. Stevens	22 oct. '73	100	00	51	00	
Anse de Ritcey	26 sept. '84	Joseph Ritcey	29 sept. '84	100	00	50	50	
Rivière Jean	26 mars '78	H. Campbell	11 juin '91	100	00	1	00	
Sainte-Anne, y compris l'Anse Fuches	20 avril '81	Peter McLean	20 avril '81	200	00			
Rivière Sainte-Marie	18 mai '81	James G. Pride	18 mai '81	200	00	9	00	
Saint-Pierre	24 janv. '81	Peter McNeill	17 sept. '83	200	00	84	00	
Sambro	27 déc. '79	Ben Smith, aîné	23 déc. '79	200	00	4	00	
Havre Sheet	14 mai '74	Malcolm McFarlane	6 déc. '83	150	00	52	00	
Shelburne	27 août '77	John A. McGowan, jeune	22 janv. '80	200	00	193	00	
Havre au Navire	2 juin '84	Conrad Marks	2 juin '84	100	00	11	00	
Smith's Mountain	9 juin '83	James McKillop	28 mai '73	100	00	2	50	
Tatamagouche	27 fév. '78	Samuel Hingley	18 mars '87	200	00	3	50	
Tidnish	5 juill. '82	Charles Fields	30 juin '84	100	00	28	00	
Torbay et Whitehead	18 mai '81	O. N. Feltmate	18 mai '81	200	00	38	00	
Tusket	18 mars '75	Charles W. Hatfield	7 mars '87	100	00	6	00	
Jetée Victoria, Sydney	25 juill. '84	York H. Barrington	25 juill. '84	200	00	126	50	
Wallace	22 oct. '73	Charles E. Kerr	28 juill. '85	100	00	9	50	
Arichat-ouest	20 août '90	Simon Terrio	20 août '90	100	00	21	50	
Baie-Ouest	8 mai '84	John McInnes	8 mai '84	100	00	3	50	
Port-Ouest	8 mars '87	Joseph D. Payson	8 mars '87	200	00	33	50	
Whyecomagh	29 oct. '75	Neil McKinnon	8 oct. '75	100	00			
Yarmouth	18 mars '75	Ebenezer Scott	19 oct. '77	250	00	245	50	

PROVINCE DE L'ILE DU PRINCE-ÉDOUARD.

Alberton et Cascumpec	15 juil. '74	Algernon Wells	18 déc. '90	200	00	7	50	
Baie-Fortune	10 avril '75	John R. Coffin	29 avril '78	200	00			
Brudenell	25 juill. '85	John A. Gordon, jeune	25 juill. '85	200	00			
Cap- Traverse	23 mai '84	Vacant.						

TABLEAU indiquant les noms des ports proclamés en vertu d'actes fédéraux, etc.—*Fin.*PROVINCE DE L'ILE DU PRINCE-ÉDOUARD—*Fin.*

Nom du port.	Date de la proclamation.	Nom du maître de port.	Date de la nomination.	Montant des honoraires de bureau que les appoint. ne doivent pas excéder.		Montant perçu en	Montant payé au receveur général.
				1891.	1891.		
				\$	cts.	\$	cts.
Rivière Cardigan, y compris Pont Cardigan...	2 juillet '78	Hercules McDonald.....	2 juillet '78	200	00		
Rivière Cardigan, depuis l'emb. de la riv. jusq. la r. n. de la riv. Mitchell.	2 juillet '78	Allan Campbell.....	14 juin '83	100	00		
Cove-Head.....	15 mai '80	James D. McMillan.....	15 mai '80	100	00		
Charlottetown.....	15 juillet '74	David Small.....	17 juin '74	400	00	210	75
Crapaud.....	15 juillet '74	Wesley Myers.....	17 juin '74	200	00	4	00
Egmont.....	15 juillet '74	George Bollum.....	3 nov. '85	200	00		
Georgetown.....	15 juillet '74	Samuel Hemphill.....	1er déc. '87	200	00	91	00
Grande-Rivière.....	10 avril '75	Ronald S. McDonald.....	10 avril '75	200	00		
Grande-Rivière, jusqu'à et y compris la Pointe du Peuplier et le quai de la Chapelle.....	10 avril '75	Vacant.....					
Malpeque.....	10 juillet '74	Alex. Thomson.....	5 avril '87	200	00	0	50
Miminegash.....	17 avril '80	Michael McElroy.....	12 avril '80	100	00		
Pont-Montague.....	15 juillet '74	Daniel C. Campbell.....	17 juin '84	200	00	10	00
Havre Murray.....	17 juin '74	Wm. Millar.....	17 juin '74	200	00		
Rivière Murray.....	15 juillet '74	Hugh McKay.....	8 mai '84	200	00	7	00
New-London.....	15 juillet '74	George Mackenzie.....	17 juin '74	200	00	3	00
Pinette.....	15 juillet '74	Vacant.....					
Port-Hill.....	15 juillet '74	James Ellis.....	17 juin '74	200	00		
Pownal.....	10 juillet '79	A. A. Moore.....	10 juillet '79	100	00	0	50
Baie Rollo.....	10 avril '75	Vacant.....					
Rustico.....	17 mai '75	Geo. W. McKay.....	12 avril '81	200	00	7	00
Baie Saint-Pierre.....	10 avril '75	John McGrath.....	28 juin '87	200	00		
Souris, Est et Ouest.....	10 avril '75	John McCormick.....	25 avril '79	200	00		
Summerside.....	15 juillet '74	James Grady.....	7 nov. '87	200	00	43	00
Tignish.....	22 avril '90	Vacant.....					
Tracadie.....	17 mai '75	Donald Campbell.....	31 janv. '81	200	00	1	00
Tryon.....	12 avril '77	Vacant.....					
Pont de la riv. Vernon.....	19 mai '74	John Finlay.....	9 oct. '84	200	00	5	00
Rivière Ouest.....	17 mai '75	Vacant.....					

PROVINCE DE LA COLOMBIE-BRITANNIQUE.

Nanaimo.....	10 avril '75	E. Quennell.....	24 oct. '84	500	00	633	00	133	00
New-Westminster.....	23 janv. '80	Jas. N. Draper.....	18 août '86	400	00	63	50		
Quadra.....	17 avril '77	Vacant.....							
Vancouver, y compris Burrard-Inlet.....	22 février '88	M. W. Thane.....	22 février '81	400	00	431	00	31	00
Victoria et Esquimalt.....	20 mars '75	W. R. Clarke.....	30 mars '81	600	00	422	00		

WM. SMITH,

Sous-ministre de la marine.

OTTAWA, 1er janvier 1892.

TABLEAU donnant les résultats de certains relevés relatifs à l'engagement et au congé des matelots, reçus par le ministère de la marine en conformité des dispositions du chapitre 74 des Statuts révisés du Canada, des préposés à l'engagement des matelots dans tout le Canada, pour les semestres expirés les 30 juin et 31 décembre 1891.

NOTE.—Les noms en italiques sont ceux des préposés nommés en vertu de l'acte, les autres sont les percepteurs des douanes qui agissent comme préposés à l'engagement des matelots.

QUÉBEC.

Noms des ports.	Noms des comtés.	Noms des préposés à l'engagement des matelots.	Semestre expiré le 30 juin 1891.		Semestre expiré le 31 décembre 1891.		Total matelots engagés.	Total matelots congédiés.	Montant total.
			Matelots engagés.	Matelots congédiés.	Matelots engagés.	Matelots congédiés.			
			\$	cts.	\$	cts.			
Escoumains.	Gaspé	John Topping.	Nil.	Nil.	Nil.	Nil.	Nil.	Nil.	Nil.
Gaspé	Gaspé	F. G. Eden.	Nil.	32	29	32	29	24 10	32
Iles de la Madeleine.	Gaspé	P. J. Jones.	Nil.	Nil.	Nil.	1	1	0 30	1
Montréal.	Montréal	Henry McKay.	412	330	1,498	1,226	1,910	1,116 80	1,556
New-Charlisle.	Montréal	F. C. Beauchesne.	10	4	5	7	15	4 60	11
New-Richmond.	Bonaventure.	R. W. H. Dimock.	Nil.	Nil.	Nil.	Nil.	Nil.	Nil.	Nil.
Perce.	Bonaventure.	W. Flynn.	56	30	433	171	704	267 80	227
Québec.	Québec.	J. U. Gregory.	271	Nil.	Nil.	Nil.	Nil.	Nil.	Nil.
Rimouski.	Rimouski.	J. A. Martin.	Nil.	Nil.	Nil.	Nil.	Nil.	Nil.	Nil.
Saint-Jean.	Rimouski.	E. D. Philips.	Nil.	Nil.	Nil.	1	1	0 30	14
Sorel.	Richelieu.	Joseph Mathieu.	13	Nil.	Nil.	Nil.	Nil.	0 60	14
Trois-Rivières.	Trois-Rivières.	P. H. Vanasse.	Nil.	Nil.	Nil.	2	2	0 60	2

NOUVEAU-BRUNSWICK.

Alma.	Albert.	D. Cleveland.	11	4	10	7	10	7 10	11	13 80
Bathurst.	Gloucester.	W. J. O'Brien.	Nil.	Nil.	Nil.	Nil.	Nil.	Nil.	Nil.	Nil.
Bouctouche.	Kent.	W. J. LeBlanc.	37	6	38	28	27 40	27 40	34	47 70
Chatham.	Northumberland.	J. J. Brown.	Nil.	Nil.	Nil.	Nil.	Nil.	Nil.	Nil.	Nil.
Cocagne.	Kent.	A. K. Dysart.	5	2	5	3	27 60	27 60	5	2 50
Dalhousie.	Restigouche.	W. Montgomery.	16	Nil.	36	32	Nil.	Nil.	34	36 20
Dorchester.	Westmoreland.	Walter Dobson.	Nil.	Nil.	Nil.	Nil.	Nil.	Nil.	Nil.	Nil.
Frédéricton.	York.	A. F. Street.	Nil.	Nil.	Nil.	Nil.	Nil.	Nil.	Nil.	Nil.
Grand-Manan.	Charlotte.	E. A. Calder.	Nil.	Nil.	Nil.	Nil.	Nil.	Nil.	Nil.	Nil.

Harvey.	Albert.	G. Brewster.	20	6	8	1	4 30	4 30	7	16 11
Hillsborough.	Albert.	John Wallace.	41	9	27	26	21 30	21 30	35	44 50
Lepréaux.	Charlott.	G. K. Hanson.	Nil.	Nil.	Nil.	Nil.	Nil.	Nil.	Nil.	Nil.
Moncton.	Westmoreland.	J. W. Binney.	15	4	22	20	17 00	17 00	24	25 70
Musquash.	Saint-Jean.	A. T. Dunn.	7	6	4	5	3 50	3 50	11	8 80
New-Bandon.	Gloucester.	F. J. Foley.	Nil.	Nil.	Nil.	Nil.	Nil.	Nil.	Nil.	Nil.
Newcastle.	Northumberland.	W. A. Park.	8	Nil.	20	6	11 80	11 80	6	15 80
Jogginis-Nord.	Westmoreland.	Rufus C. Ward.	37	12	14	32	16 60	16 60	44	38 70
Quaco.	Saint-Jean.	J. Carson.	1	Nil.	7	6	5 20	5 20	7	6 11
Richibouctou.	Kent.	B. V. Johnson.	1	3	3	10	4 50	4 50	3	6 11
Rockland.	Westmoreland.	A. Boudreau.	Nil.	Nil.	Nil.	Nil.	Nil.	Nil.	Nil.	Nil.
Rockport.	Westmoreland.	R. C. Ward.	3	8	14	8	17 20	17 20	11	11 80
Sackville.	Westmoreland.	W. C. Milner.	8	8	20	24	Nil.	Nil.	32	23 60
St-Andrews.	Charlott.	Samuel Billings.	9	9	5	10	5 50	5 50	14	10 00
Saint-George.	Charlott.	James McKay.	1,629	1,025	2,117	1,736	1,579 30	1,579 30	2,761	2,701 30
Saint-Jean.	Saint-Jean.	W. H. Purdy.	Nil.	Nil.	Nil.	Nil.	Nil.	Nil.	Nil.	Nil.
St-Stephens.	Saint-Jean.	H. Graham.	7	1	4	3	2 90	2 90	4	9 00
Shediac.	Westmoreland.	W. R. Wood.	Nil.	Nil.	Nil.	Nil.	Nil.	Nil.	Nil.	Nil.
Shippegan.	Gloucester.	Henry A. Sormany.	Nil.	Nil.	Nil.	Nil.	Nil.	Nil.	Nil.	Nil.

NOUVELLE-ÉCOSSE.

Advocate.	Cumberland.	James Ward.	18	2	31	3	16 40	16 40	5	26 00
Amherst.	Cumberland.	W. D. Main.	Nil.	Nil.	40	38	31 40	31 40	73	66 90
Annapolis.	Annapolis.	E. McCormack.	50	35	Nil.	Nil.	6 40	6 40	8	10 90
Antigonish.	Antigonish.	A. Boyd.	9	19	8	13	22 40	22 40	84	51 60
Rivière aux Pommes.	Cumberland.	H. H. Mosher.	Nil.	Nil.	37	Nil.	0 90	0 90	6	3 90
Arichat.	Richmond.	D. O'Connell.	47	Nil.	Nil.	Nil.	Nil.	Nil.	Nil.	Nil.
Baie Aspey.	Victoria.	D. McDonald.	6	6	Nil.	Nil.	Nil.	Nil.	Nil.	Nil.
Baddeck.	Victoria.	J. McDonald.	Nil.	Nil.	Nil.	Nil.	Nil.	Nil.	Nil.	Nil.
Barrington.	Sherburne.	D. Sargent.	6	3	Nil.	3	0 90	0 90	3	3 90
Bayfield.	Antigonish.	E. G. Randall.	Nil.	Nil.	22	30	20 00	20 00	63	51 00
Anse Beivreat.	Digby.	J. V. Stuart.	41	35	69	49	49 20	49 20	128	92 80
Rivière à l'Ours.	Digby.	T. H. Miller.	59	47	Nil.	Nil.	Nil.	Nil.	Nil.	Nil.
Rivière au Castor.	Colchester.	R. Perry.	Nil.	Nil.	Nil.	Nil.	Nil.	Nil.	Nil.	Nil.
Bridgetown.	Annapolis.	S. S. Ruggles.	42	17	60	80	64 00	64 00	97	80 10
Bridgewater.	Lunenburg.	J. H. Wade.	4	3	2	3	2 90	2 90	8	5 80
Canada Creek.	King.	J. W. Young.	7	6	12	2	6 30	6 30	19	13 10
Canso.	Guysboro.	Chas. Ditmars.	18	6	16	24	15 20	15 20	15	9 90
Ile du Cap Sable.	Shelburne.	E. Rand.	11	8	28	23	20 90	20 90	36	26 00
Clementsport.	Antigonish.	J. M. Viets.	2	1	20	1	10 30	10 30	31	18 80
Cornwallis (Canning).	Annapolis.	Seth Smith.	7	6	3	3	2 40	2 40	2	11 60
Bele des Vaches.	King.	W. W. Boyrn.	11	8	3	3	2 30	2 30	3	3 90
Digby.	Digby.	Isaiah Thurber.	3	Nil.	4	4	2 30	2 30	1	2 30
Frenchport.	Digby.	J. E. Orpen.	Nil.	Nil.	Nil.	Nil.	Nil.	Nil.	Nil.	Nil.
French Cross.	King's.	D. Campbell.	8	Nil.	10	9	7 70	7 70	18	17 70
Grand Bras d'Or.	Cap-Breton.	W. Cameron.	8	Nil.	Nil.	Nil.	Nil.	Nil.	Nil.	Nil.
Guysboro.	Guysboro.	W. Cameron.	8	Nil.	10	9	4 00	4 00	1	2 30

TABLEAU des relevés relatifs à l'engagement et au congé des matelots, etc.—Fin. NOUVELLE-ÉCOSSE—Fin.

Table with columns: Non des ports, Noms des comtés, Noms des préposés à l'engagement des matelots, Semestre expiré le 30 juin 1891, Semestre expiré le 31 déc. 1891, Total matelots engagés, Total matelots congédiés, Total matelots congédiés, Montant total.

Table with columns: Noms des ports, Noms des comtés, Noms des préposés à l'engagement des matelots, Semestre expiré le 30 juin 1891, Semestre expiré le 31 déc. 1891, Total matelots engagés, Total matelots congédiés, Total matelots congédiés, Montant total.

ILE DU PRINCE-ÉDOUARD.

Table with columns: Noms des ports, Noms des comtés, Noms des préposés à l'engagement des matelots, Semestre expiré le 30 juin 1891, Semestre expiré le 31 déc. 1891, Total matelots engagés, Total matelots congédiés, Total matelots congédiés, Montant total.

COLOMBIE-BRITANNIQUE.

Table with columns: Noms des ports, Noms des comtés, Noms des préposés à l'engagement des matelots, Semestre expiré le 30 juin 1891, Semestre expiré le 31 déc. 1891, Total matelots engagés, Total matelots congédiés, Total matelots congédiés, Montant total.

ANNEXE N^o 36.RAPPORT DU MAJOR GÉNÉRAL D. R. CAMERON SUR LES PIGEONS
VOYAGEURS DU DÉPARTEMENT À HALIFAX.

KINGSTON, ONTARIO, 2 septembre 1891.

M. WILLIAM SMITH,
Sous-ministre de la marine,
Ottawa.

MONSIEUR,—Conformément au désir de l'honorable ministre de la marine et des pêcheries, intimé dans votre télégramme du 2 juillet, je me suis rendu à Halifax, N.-E., le 27, pour y inspecter le colombier du département, et faire rapport de cette inspection.

Je suis arrivé à Halifax à minuit, le 28 juillet, et j'en suis reparti dans la nuit du 7 août.

Maintenant, j'ai l'honneur de faire le rapport suivant :—

L'approvisionnement de pigeons avec lequel on a établi le colombier se composait de jeunes volatiles éclos l'année dernière, dont 17 importés d'Angleterre et 6 donnés plus tard par le comte de Bury, de Saint-Jean, Nouveau-Brunswick. Ce sont ceux qu'on a reçus au colombier l'an passé, trois autres, d'Angleterre, étant morts soit pendant la traversée ou aussitôt après leur arrivée d'Angleterre par voie de Québec.

En faisant l'inventaire, je trouvai 41 pigeons au colombier—38 avec leur plumage pleinement développé, et 3 nouvellement éclos. Il y en avait alors probablement quelques-uns de sortis dans les environs.

Sur ce nombre, je n'en vis que 11 qu'on eût marqués en leur attachant aux pattes les bandes spéciales fournies au colombier :—H1, marqueté de bleu ; H5, bleu ; H6, noir ; H7, marqueté de bleu ; H10, marqueté de bleu ; H12, marqueté de bleu ; H13, bleu ; H14, bleu ; H16, marqueté de bleu ; H21, marqueté de bleu, et H26, brun argenté.

Je constatai l'absence des numéros intermédiaires, 2, 3, 4, 8, 9, 11, 15, 17, 18, 19, 20, 22, 23, 24 et 25, et des bandes restantes, 27 à 50, fournies au colombier, le numéro 27 manquait.

En supposant que les bandes de 1 à 27 aient servi, il manquait, lors de l'inventaire, 16 pigeons des 27 seulement ainsi marqués. C'est là une perte excessive—même en faisant une déduction libérale pour décès, accidents, et absences du colombier. Comme j'ai vérifié en partie les numéros présents en deux occasions subséquentes, et que je n'en ai pas trouvé un que je n'eusse compté auparavant, je crois qu'il est improbable qu'il y eût plus de deux ou trois sujets, s'il y en eût, hors du pigeonnier et de sa cage quand j'en ai fait le décompte pour la première fois.

A part les trois nouvellement éclos, dont deux au moins étaient d'âge à ce qu'on leur attachât des bandes aux pattes, il y en avait 27 avec toutes leurs plumes, sans bandes, quoiqu'il y eût 23 bandes disponibles—de 28 à 50.

On a complètement négligé de tenir le livre d'approvisionnement, il n'y figure aucune inscription après celles des pigeons importés d'Angleterre, et que j'avais portés sur le livre avant de le transmettre à Halifax.

Partant, il est impossible de constater le nombre d'accidents arrivés depuis l'établissement du pigeonnier, ni de distinguer les pigeons importés et ceux reçus du comte de Bury, des pigeons élevés au colombier, ni de retracer la généalogie d'aucun d'eux.

On n'a pas tenu de liste de l'entraînement auquel ils ont été soumis, de sorte qu'on n'a pas pu suivre de règle sur ce point important. A l'exception de M. Neal, le garde-magasin, qui savait que les numéros H1, H5 et H7 avaient été lâchés de Ship-Harbour, je n'ai pas eu de renseignements sur l'âge, le sexe, les distances et les dates de volées d'entraînement d'aucun des pigeons; d'où vient que quand j'ai voulu en envoyer quelques-uns du côté de la mer, j'ai été réduit à les prendre au hasard, sans égard à l'âge ou à l'entraînement préalable.

Si le manque de soins particuliers explique quelques-uns de ces fâcheux résultats, je crois cependant qu'il faut les attribuer principalement au fait que M. Downs, qui est officiellement responsable et le seul qui reçoive une rémunération par rapport au colombier—malgré tout son désir de faire avancer l'entreprise, malgré sa grande expérience et l'intérêt qu'il prend à tout ce qui regarde l'histoire naturelle—n'est pas apte physiquement à faire, à son âge, ce dont il est besoin.

Le garde-magasin Neal se tient continuellement dans le voisinage du pigeonier pour l'accomplissement des devoirs réguliers de sa charge; il est actif, attentif et assidu; il est à même d'avoir l'œil sur les pigeons et de les entraîner.

Pour ces raisons, m'est avis qu'il est à désirer qu'on libère M. Downs de la charge du colombier et qu'on en transfère exclusivement le contrôle au garde-magasin Neal, en ajoutant quelque chose—soit \$1 par semaine—à ses appointements.

Avant de quitter ce sujet du livre d'approvisionnement et de la liste d'entraînement, je crois devoir indiquer à quels objets ils servent.

Dans le livre d'approvisionnement sont des colonnes avec en-têtes appropriées pour les numéros de colombier, les marques distinctives particulières des pigeons, leur sexe, couleur, la date de l'éclosion, leur généalogie, les lieux d'où on les a eus, ce qu'il en est advenu, par mort, vente, don, etc., le coût, le prix, en cas de vente, et les observations.

Ce livre donne ainsi le moyen de contrôler le contenu du colombier et de faire la distinction entre les pigeons pour qu'on puisse choisir les plus aptes au service qui se rattache aux listes d'entraînement.

Ces listes sont tout simplement formées d'un certain nombre de colonnes verticales parallèles, dont la première a pour en-tête "numéro du colombier," la seconde "numéro de bande," la troisième "couleur," et les autres, laissées sans en-tête, pour être remplies selon les besoins.

Sous les en-têtes des première, seconde et troisième colonnes sont successivement inscrits les détails donnés dans les colonnes correspondantes du livre d'approvisionnement.

Dans la quatrième colonne et les suivantes, quand un pignon est envoyé pour être entraîné, un chiffre est placé vis-à-vis de son numéro de colombier et la colonne porte en tête la date, le lieu et la distance auxquels le pigeon a été envoyé.

Tous ceux expédiés à la même date, à la même distance et au même lieu pour une volée d'entraînement sont inscrits dans la même colonne sous le même en-tête. J'annexe au présent rapport une formule explicative d'une liste d'entraînement.

Lorsqu'on entraîne ces oiseaux, on les envoie pour être lâchés à des distances de plus en plus grandes de leur colombier. Il importe beaucoup de faire particulièrement attention à ceci quant aux tout jeunes pigeonceaux dont on commence l'entraînement.

Ces distances devraient être approximativement, en milles :—

1	}	Qu'on augmentera de 25 à 50 milles jusqu'à 200.
4		
1		
3		
10		
20		
35		
50		
75		
100		

Il est évident que, sans la liste en question et le livre d'approvisionnement, on ne pourrait suivre un pareil système d'entraînement, car non seulement il n'y aurait pas moyen de savoir quelles volées chacun d'eux a prises auparavant, mais il serait presque impossible à un gardien de colombier de les distinguer les uns des autres, à peu d'exceptions près.

De plus, il est préférable de se défaire de ceux qui ne montrent pas les aptitudes voulues, tant parce qu'ils ne valent rien qu'à cause du risque que l'on courrait de propager leurs mauvaises qualités par leur reproduction au pigeonnier. Mais on ne saurait faire ce triage avec discernement sans avoir les données du livre d'approvisionnement et de la liste d'entraînement.

Dans sa première course—soit à 50 milles—parfois il se peut qu'un pigeon passe plusieurs jours sans revenir à son colombier. Si, en consultant le livre d'approvisionnement, on constate que les pigeons de la même généalogie ont mal tourné, on doit se débarrasser du pigeon. Si, d'un autre côté, le livre ne donne pas de renseignements défavorables, on peut alors fort bien continuer de le dresser, car il peut avoir été retardé par le vent, le mauvais temps, par quelque accident qui lui serait arrivé, etc., et son retour définitif pourrait être la preuve qu'il est doué d'une persévérance opiniâtre qu'on doit priser beaucoup. On sait qu'il y a des pigeons qui sont revenus au colombier après avoir franchi de longues distances, privés de l'usage d'une de leurs ailes.

Un tel sujet pourrait devenir ensuite inappréciable pour la reproduction.

Le colombier est des meilleurs. Toutefois, sous quelques rapports, il a besoin d'amélioration.

On y entre à présent par une trappe pratiquée dans le plancher. Cette disposition est très défectueuse.

Il faut toujours éviter d'effrayer les pigeons, mais c'est surtout essentiel lorsque le gardien du colombier y pénètre pour prendre ses notes ou pour s'emparer de quelques-uns dans le but de les entraîner; alors une partie du plancher qui se soulève mystérieusement et l'apparition de la tête et du corps d'un homme jettent l'émoi dans toute la volière.

On peut simplement et aisément remédier à ce défaut en pratiquant une porte dans le mur de la cloison, et en transportant l'échelle à quelques pieds de la trappe actuelle de façon à donner accès à la nouvelle porte. On devrait pratiquer dans cette porte une croisée, couverte d'un treillis à l'intérieur, tant pour permettre au gardien de regarder dans le colombier, qu'aux pigeons de voir qu'on va les visiter avant que la porte soit ouverte. Les perchoirs ne sont pas convenablement disposés.

Les pigeons voyageurs, sinon tous les pigeons, demandent des perchoirs séparés; mais ceux que j'ai trouvés dans le colombier, contrairement aux explications et aux dessins que j'avais donnés, étaient des barres continues supportées par des montants se dressant du plancher au plafond. Avec cette disposition, il n'y a pas seulement des combats incessants et cruels entre ces volatiles, mais il est extrêmement difficile de les attraper quand il faut les compter ou les envoyer en entraînement, et ils sont exposés à se blesser en volant.

On devrait enlever complètement ces montants et ces barres, pour les remplacer par des juchoirs de 5 pouces de long sur $1\frac{1}{2}$ pouce de large, assujétis aux murs et à d'autres points d'appui appropriés, en évitant les embrasures de portes, etc.

Il devrait y avoir au moins les deux tiers autant de juchoirs qu'il y a de pigeons au colombier.

La provision de terrines appropriées pour les nids était insuffisante. Les boîtes à nid devraient être prêtes en tout temps.

On a employé de la paille pour les nids. On ne devrait pas introduire de paille dans le colombier. On devrait la remplacer par une ample provision de sciure de bois.

La paille n'est pas un des matériaux naturels pour les nids de pigeons—elle abrite la vermine et elle est encore sous d'autres rapports très malpropre, car elle se tasse et se décompose sous l'effet des déjections des oiseaux—s'attache à leurs œufs et à leurs petits, ce qui en fait mourir beaucoup.

La sciure de bois, bien qu'elle ne soit pas un des matériaux naturels pour ces nids, convient aux pigeons—elle n'attire pas d'insectes, elle est propre et saine.

Les planchers des boîtes à nid et ceux de tout le colombier devraient être aussi bien et amplement couverts de sciure. Un léger râclage qu'on fera une fois par semaine servira à enlever les déjections et à entretenir un air pur dans le pigeonier.

L'omission de cette précaution a pour conséquence, comme je l'ai remarqué, que les déjections se prennent aux planchers, et répandent une odeur désagréable.

Le colombier doit être blanchi à la chaux une fois l'an, à l'automne.

La cage exposée au grand air et qui se rattache au compartiment des prisonniers a besoin d'être exhaussée et d'être accessible de l'intérieur du colombier, pour être nettoyée. Il est aussi nécessaire qu'elle soit arrangée de façon que tout l'intérieur en soit visible du dedans du colombier. C'est ce qu'on peut faire en posant un carreau dans le mur du pigeonier.

Les treillis pendants, ou le mode de fermeture ou d'ouverture de l'entrée et de la sortie des pigeons du colombier, n'ont pas l'effet voulu; de fait, on les a remplacés mal à propos par une porte à bascule et une autre à coulisse.

Ces treillis servent à discrétion ou à exclure les pigeons du colombier, tout en y laissant entrer ceux qui peuvent être au dehors; à les empêcher d'y entrer ou d'en sortir, ou à laisser le passage libre tant pour l'entrée que pour la sortie.

Le passage doit avoir de 6 à 9 pouces de haut et de $4\frac{1}{2}$ à 5 pouces de large;

l'ouverture est divisée dans sa largeur en trois espaces égaux par les deux bouts d'un treillis inflexible plié deux fois à angles droits, suspendu verticalement par des crampes fixées au bord supérieur du passage.

Les crampes et le treillis sont ajustés de façon que ce dernier puisse se balancer en toute liberté en dedans ou en dehors, mais non se mettre en mouvement de côté.

Si maintenant on pose à demeure un taquet en travers du bas du passage en dehors, il aura l'effet d'empêcher les treillis de se balancer à l'extérieur, mais les laissera se mouvoir libre à l'intérieur. Les fils métalliques ainsi disposés, les pigeons, par une pression du dehors, pourront entrer au colombier, mais n'en pourront sortir.

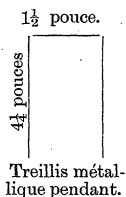
Pour fermer le passage de manière à empêcher l'entrée ou la sortie, on pose, si l'on veut, un taquet mobile à l'intérieur des treillis.

Pour que le passage ne soit pas obstrué par les fils métalliques, afin que les oiseaux puissent entrer ou sortir à volonté, on enfonce les crampons qui supportent les fils dans une autre pièce de bois disposée de façon qu'elle puisse glisser en haut comme en bas. On attache à la partie supérieure de cette pièce de bois une corde, qu'on fait passer sur une petite poulie fixée au-dessus, et qu'on mène de là, par un trou pratiqué dans le plancher, à la chambre au-dessous du colombier. En tirant cette corde vers le bas, les treillis pendants monteront en haut des taquets, ou même en haut du passage tout entier, et les pigeons auront ainsi pleine liberté d'entrer et de sortir.

Il est bon parfois de monter les treillis tout au haut du passage, mais d'autres fois, il faut les baisser de manière qu'ils se meuvent seulement au-dessus des taquets. Cette disposition a pour objet d'accoutumer les pigeons à opérer leur entrée quant les treillis sont baissés, parce que, quand il s'agit de recevoir des messages apportés par des pigeons, ceux-ci ont à entrer dans leur colombier, tandis que les fils métalliques sont arrangés de façon à leur en permettre l'entrée, mais à empêcher leurs sortie. S'ils ne sont pas accoutumés à pousser les fils en dedans pour pénétrer dans le colombier, leur entrée et leur capture pourront souffrir de grands retards lorsqu'ils arrivent avec des messages.

J'ai observé qu'il y avait dans le colombier un rets, assez semblable à un rets à papillon ou à un rets dormant, pour servir à prendre les pigeons.

On ne devrait jamais employer une pareille invention, au moins dans une volière de pigeons voyageurs, ou l'on a, pour les prendre, une occasion qui revient tous les



jours. L'usage du rets terrifie non seulement celui qu'on cherche à saisir, mais tous les autres aussi, et cela dans une circonstance où il y a toutes les raisons du monde d'éviter de leur faire peur en leur mettant la main dessus.

La disposition des volets est défectueuse. Quand ces volets sont fermés, ils n'excluent pas la lumière, et quoique ce ne soit pas essentiel, il serait à désirer qu'ils fussent disposés comme le sont les treillis, de manière à être manœuvrés de la chambre au-dessous du colombier, pour qu'on le mette dans l'obscurité et que les pigeons perchent tranquilles quelque temps avant l'entrée du gardien pour faire l'inventaire, ou prendre des sujets qu'il enverra en entraînement.

On devrait s'arranger pour leur donner régulièrement à manger des pois—des petits pois gris—ou de la vesce.

J'ai constaté qu'on leur donnait du maïs en grain entier, à cause de la difficulté de se procurer des pois ou de la vesce.

Le maïs est trop gros à avaler ou à digérer pour de tout jeunes pigeonneaux, et lorsque les pères et mères n'ont pas autre chose à donner à leurs petits, ceux-ci sont quelquefois étouffés, ou dépérissent et meurent quelques jours après leur éclosion.

Aux pères et mères on peut donner un peu de blé dur avec les pois; s'il faut recourir au maïs, on doit le concasser.

Je recommande que pendant un certain temps, soit deux mois, on mêle à leur nourriture un peu de chènevis.

A l'élevateur, tout proche du colombier, les pigeons ont trouvé du grain qu'ils préfèrent à celui qu'on leur donne, et ils ont pris assez l'habitude d'aller s'y ébattre avec des bandes de pigeons domestiques de la ville. J'apprends qu'à l'élevateur ils ont trouvé du blé aussi bien que des pois.

Les pigeons sont grands amateurs de chènevis, lequel ne doit pas être employé régulièrement comme régime diététique, parce qu'il ne convient point pour cela. En en mêlant un peu avec les pois, la vesce et le blé à distribuer au pigeonnier, on pourra faire perdre aux pigeons voyageurs l'habitude qu'ont prise quelques-uns d'eux de fréquenter l'élevateur et d'y avoir commerce avec les pigeons communs.

On doit graduellement réduire la quantité de chènevis de façon à le discontinuer après deux mois d'usage sans attirer l'attention des pigeons.

Je me suis assuré à Saint-Jean, N.-B., que MM. Jardine et Cie, rue Prince-William, pourront toujours fournir des pois et de la vesce. Il se peut pourtant qu'on puisse s'en procurer à meilleur marché à d'autres endroits où l'Etat trouverait des moyens de transport.

J'ai trouvé la pâture éparpillée sur le plancher du colombier. C'est là une mauvaise méthode de nourrir des oiseaux. Elle expose la nourriture à être contaminée par leurs déjections, c'est malsain, malpropre, et loin d'être économique. La pâture devrait être mise dans des vaisseaux où les volatiles sont à même de manger sans marcher dans le grain ni le salir. De même, la provision d'eau à boire devrait être à l'abri de toute contamination, ainsi qu'un mélange de sel, de sable fin et de vieux mortier qu'on placera dans un vase séparé.

J'ai déjà parlé de l'insuffisance de l'entraînement donné aux pigeons. On n'a pas suivi de système et on n'a pas lâché de sujet par mer, tandis qu'on aurait pu raisonnablement s'attendre d'en voir à la fin de juin au plus tard, quelques-uns qu'on aurait entraîné de ce côté jusqu'à l'île de Sable—l'objectif du colombier.

Les agents des lignes de vapeur Cunard et Allan, de la ligne Furniss et des lignes de cabotage—MM. Francklyn, Pickford et Black, et Corbett—se sont déclarés prêts à aider de tout leur pouvoir à l'entraînement des pigeons.

Otre ces ressources d'une valeur toute particulière, le bac de Darmouth et le vapeur affecté aux travaux du havre, le *Royal Engineer*—ce dernier faisant trois trajets par jour à des points extérieurs du havre—offrent pour l'entraînement des pigeonneaux des facilités si commodes qu'elles ne sauraient être surpassées nulle part; mais on ne s'est servi ni du bac, ni du vapeur du génie, ni des steamers de la ligne de cabotage, ni de ceux des lignes transatlantiques, bien qu'on pût en user gratuitement pour des volées d'entraînement tous les jours ou trois fois par semaine.

Pendant mon séjour à Halifax, j'ai deux fois profité de steamers au long cours

pour lancer des pigeons—16 en tout—par mer dans la direction de l'île de Sable, et je n'ai pas eu la moindre difficulté ni rencontré d'obstacle dans l'expédition de ces pigeons. Une ligne de tramways va d'un point à proximité du colombier à un autre près de chacun des quais, d'où l'on peut lancer les pigeons.

Par l'intermédiaire de M. Francklyn, de la ligne Allan, j'ai reçu avis de la conduite de six pigeons amenés par le capitaine Hughes, du *Nova Scotian*, le 3 août, pour être lâchés à 2.45 p. m. Le navire était parti d'Halifax à midi. Le capitaine Hughes a écrit de Terre-neuve.

J'ai déjà dit que sauf pour trois pigeons qui, au dire de M. Neal, avaient été lancés de Ship-Harbour par voie de terre, on ne connaissait rien de l'entraînement d'aucun des autres, mais pas un jusque-là n'avait été envoyé par mer ou lâché du pont d'un navire.

Dans ces circonstances, et vu les dispositions imparfaites prises pour les attraper à leur retour au pigeonier, on ne sait pas au juste à quoi s'en tenir quant aux résultats des expériences; néanmoins, ces résultats, jusqu'à un certain point, sont satisfaisants en ce qu'ils montrent ce qu'on peut et ce qu'on pourrait accomplir par un entraînement réussi.

Des six pigeons lâchés à 2.45 p. m., à une distance de 23.61 milles statutaires, deux seulement s'envolèrent du navire à l'instant.

De ceux-ci, un était à son colombier à 3.20 p.m., ayant fait la course à raison d'un peu plus de 40½ milles à l'heure.

Un second était au colombier à 4 p.m. En supposant que c'était l'autre, il avait franchi la même distance à raison de 18 $\frac{8}{10}$ milles à l'heure.

Trois autres prirent leur essor du navire à 3.50 et à 4 heures p.m., et un était à son colombier quelques minutes avant 6 heures p.m. C'est à une distance de 34.55 milles de l'île George qu'il partit pour opérer son retour. Il fit donc le trajet à raison de 17.27 milles à l'heure.

Il est fort probable que le premier qui revint était un de ceux qu'on avait lancés de Ship-Harbour. Sa couleur confirme cette opinion. Il se peut que le second et le troisième eussent aussi été lancés de Ship-Harbour, mais comme on ne put les attraper, la chose reste très incertaine.

La grande irrégularité avec laquelle les pigeons sont partis et sont arrivés au colombier peut bien s'expliquer par ce fait tout nouveau pour eux qu'ils ont été lâchés loin au large, d'un vapeur, pour la première fois.

Ils l'ont quitté:

	P.M.
(a.) 2 à 23.61 milles statutaires à	2.45
(b.) 2 à 34.55 do	3.50
(c.) 1 à 36.28 do	4.00
(d.) 1 à 52.96 do	<u>6.00</u>

Celui qui est arrivé au colombier à 4 heures p.m. ne pouvait être un de (b); il doit donc être un de (a).

Celui arrivé quelques minutes avant 6 p.m. doit être un des trois (b) et (c) envolés du navire à dix minutes l'un après l'autre, et à une distance de 1 $\frac{3}{4}$ mille l'un de l'autre.

Les distances données sont celles mesurées du navire en ligne directe à l'île George, non au colombier.

De 5 à 6 heures p.m. on avait cessé d'avoir l'œil aux pigeons, et ensuite on n'a pas continué de les surveiller, parce qu'on n'avait pas prévu leur irrégularité à partir du navire.

La saison étant avancée, je recommande qu'on ne les entraîne pas par mer au delà de l'embouchure du havre—soit dix milles du colombier—jusqu'en mai prochain, et que, pendant ce laps de temps, on n'entraîne que les pigeonneaux de trois à huit mois et ceux d'entre les pigeons plus avancés en âge, qui ne couvent pas.

Pendant les dix semaines à partir du jour que commencera l'an prochain, on devra tenir tous les pigeons exercés prêts à voler de l'île de Sable à leur colombier

d'Halifax toutes les fois qu'il sera à propos de s'en servir. L'estimation ci-après, applicable à tous pigeons de six mois ou plus, est basée sur des étapes graduées d'entraînement et des intervalles de repos d'une durée amplement suffisante avec une marge allouée pour mauvais temps et autres interruptions :—

	Jours d'intervalle.
1er entraînement, $\frac{1}{4}$ mille.....	0
2e do 1 do	1
3e do 3 do	1
10 do	2
20 do	2
35 do	3
50 do	5
75 do	5
100 do	5
125 do	7
150 do	7
175 do	7
200 do	7
	52
Marge allouée pour cause d'interruption.....	18
	70

Les officiers du service impérial à Halifax, occupés à préparer un système de défense pour Halifax et ses alentours—le colonel Soldie, l'aide-adjutant général et major Waldron, A.R., de l'état-major, de l'officier général commandant, ainsi que l'officier des ingénieurs royaux à la tête du département des signaux—le capitaine Doppsing—Heppenstat—se sont beaucoup intéressés à cette question des pigeons voyageurs, dans l'espoir qu'ils pourront servir de moyens de communication entre les stations d'observations aux phares des îles et la terre ferme—affaire difficile pour le présent et d'une grande importance en temps de guerre. Il est très probable qu'on trouvera ces officiers prêts à coopérer de tout cœur aux expériences à faire avec les pigeons, et je pense que si l'on s'adressait à l'officier général commandant, il serait disposé à détacher un sous-officier soit pour prendre la charge du colporteur ou pour aider à sa bonne tenue à condition qu'on cherche à utiliser ces oiseaux pour le système de défense comme pour l'île de Sable.

Dans la direction du nord-ouest, sur le littoral, l'entraînement de pigeons pour l'île de Sable répondrait, en grande partie, aux besoins du système de défense par rapport aux stations d'observation des phares, etc.

En terminant, qu'il me soit permis d'observer que, bien que le colporteur d'Halifax soit loin d'avoir atteint jusqu'ici les résultats que j'en espérais, il est hors de doute que ces résultats peuvent se réaliser, comme l'atteste l'expérience de nations européennes. Dans tous les principaux États de ce continent les autorités militaires et navales donnent le plus grand soin au développement de systèmes complets de communication par pigeons voyageurs, tant à l'intérieur que sur les côtes. On dit que le gouvernement français à lui seul peut contrôler les services d'un quart de million de ces oiseaux dressés systématiquement pour des fins militaires et navales.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

D. R. CAMERON,

Major général.

ANNEXE N° 37.

TABLEAU des naufrages et accidents aux navires britanniques, canadiens et étrangers propres à la mer et naviguant dans les eaux canadiennes, et aux navires canadiens propres à la mer, dans d'autres eaux, pour les douze mois expirés le 31 octobre 1891.

Date de l'accident.	Nom du navire.	Age.	Port d'enregistrement.	Grément.	Tonnage enregistré.	Port de partance. Port de destination.	Lieu de l'accident.	Nature de l'accident.	Cause de l'accident.	Pertes de vies.	Perte totale ou partielle.	Montant.
1891.												
9 janv.	Alameda.....	9	St-Jean, N.-B.	Goélette en bois, voilier.	84	St-Jean à Salem, Mass.	North River, Salem, Mass.	Eclouée à marée basse et faux-côté.	.....	.....	Partiell.	200 \$
1er do	Annie C. Hall.	8	Gloucester, Mass.	do	.....	Gloucester, pêcherie.	Ile de Hart, entrée nord au Havre de Conso.	Al'ancré dans la baie de Chedabouctou; la glacie coupe sa anssiève et la jette sur l'I. de Hart	.....	.....	do	1,000 Carg., 100
2 fév.	Aril.....	11	St-Jean, N.-B.	do	90	Victoria à Clayquod.	Baie Pedder, Metcho-sin, C.-B.	Les câbles cassent et elle est jetée à la côte; condamnée et vendue.	.....	.....	Totale	6,000 Carg., 500
20 janv.	Adria.....	19	do	do	194	Lunenburg à New-York.	22 milles au sud-ouest du Cap de Sable.	Une grosse mer l'assailit, brisent sa roue et causant d'autres avaries.	.....	.....	Partiell.	50
9 avril.	Arbutus.....	2	Liverpool, N.-E.	do	79	Liverpool à Boston, Mass.	Passage de Barrington.	Echouée; pas de boutée sur le récif.	.....	.....	do	1,200 Carg., 500
22 do	Anglesia.....	21	Québec.....	Steamer en bois.	97	Havre de Québec.....	Bassin Louise.....	Voie d'eau.....	.....	.....	Partiell.	25
17 janv.	Antoinette....	17	St-Jean, N.-B.	Barque en bois, voilier.	1125	Montovideo à Valparaíso.	37° 10' S.; 65° 0' O. océan Pacifique.	Ouragans continus; navire échoué, etc.	.....	.....	do	7,000

TABLEAU des naufrages et accidents aux navires propres à la mer, etc.—Suite.

Date de l'accident.	Nom du navire.	Age.	Port d'enregistrement.	Gréement.	Tonnage enregistré.	Port de partance. Port de destination.	Lieu de l'accident.	Nature de l'accident.	Cause de l'accident.	Pertes de vies.	Perte totale ou partielle.	Montant.
1891.												
7 avril.	A. T.	7	Amnapolis	Golette en bois, voilier.	123	Saint-Dominique New-York.	A 300 milles du Cap Hatteras.	Coup de vent; perd ses esp. et agrès, et fit une voie d'eau; rem. aux Berm. jetée à la côte par un coup de vent.		Partiell.	Cargaison.	
12 mars.	Adele	14	do	do	50	Victoria, C.-B., pêche aux phoques.	Havre de Haslem, C.-B., à Queen Charlotte Sound.	Échouée; brume épaisse.		Totale.	4,000	
22 16 mai.	Ardella	9	Shelburne, N.-E.	do	93	Lockeport, pêche.	Ile Verte, Baie Saint-Pierre, C.-B.	Navire frappé par un gruit; perd ancres et chaînes, et brise grande vergue.		Partiell.	120	
8 juin.	Alice S.	24	Parrsboro, N.-E.	do	69	Joggins à Parrsboro	Rivière aux Pommes	Navire frappé contre le quai et se remplit.		do	200	
11 do	Atlanta	14	do	do	37	Parrsboro à Advocate.	Havre de Parrsboro	A mal calculé la distance et donne sur la Roche Blonde; est retirée et amenée à Yarmouth pour réparations.		do	625	
17 do	Odak Damon	16	Provincetown, Mass.	do	96	Provincetown, Mass., pêche.	Roche Blonde, près de l'île aux Phoques.	Le patron du H. B. Ogden l'a abordée. Chaînes brisées et navire jeté à la côte.		do	300	
18 août.	Advance	3	St-Jean, N.-B.	do	99	Saint-Jean à Vineyard Haven.	Détroit de Vineyard			do		
13 oct.	Allego I	20	Lunenburg, N.-E.	Barque en bois, voilier.	173	Foyal	Santa Cruz			do		

13 do	Alma	21	Halifax, N.-E.	Golette en bois, voilier.	65	Havre Arichat-Ouest.		Navire chassé sur son ancre et échoué.		Legère.		
13 do	Albatross		St-Jean, T.N.	do	50	Terreneuve à Sydney Nord.	Détroit de Belle Ile, Terre-neuve.	Au milieu d'une brume, la goélette a touché un rocher dans le détroit de B-Ille.		Partiell.	250	
13 do	Annie Wright	6		Navires en bois, à voiles.	1846	New-York à Shanghai.	Lat. 5° 0' N.; long. 164° 22' E.	Typhon				
2 déc.	Alpha	10	Vancouver.	Vap. à ancres, à voiles.	65-87	Westminster à Vancouver.	Baie des Anglais	Incendie et échouée.				
2 do	Aeronaute	5	Yarmouth.	Barq. en bois, à voiles.		Fernandina à Rio de Janeiro.	Lat. 23° 50' N., long. 70° 10' O.					
20 oct.	Addie H. Canu	16	do	do	650	Rosano à Rio de Janeiro.	Lat. 34° 40' S., long. 52° 45' O.					
17 déc.	Amlherst	24	Parrsboro	Golette en bois, à voiles.	99	Boston, Mass., à Advocate, N.-E.	Advocate Bar.	Navire a touché la barre dans hav. Advocate, à marée basse.		Totale.	3,000 carg. 4,000	
26 do	Anna			Barque en bois, voilier.	542	Québec à Yarmouth	20 milles à l'ouest de pointe S. O. de l'île d'Anticosti.	et cour. incon. all. vers le n. Échouée; brume épaisse; marée basse vers l'ouest.		do	4,500 carg. 2,000	
15 mars.	B. C. Smith	2	Lunenburg.	do	98	Saint-Pierre à Lunenburg.	Récif Owen, Baie de Lunenburg.					
15 avril.	Blanche		Gloicester, Mass., E.-U.	do	79	Gloicester, pêche.	Point's Lodge.					
7 do	Bessie G.	7	Parrsboro	do	68	Rockland à Port George, T.N.	Bliss Harbour, Maine.			Partiell.	750	
18 août.	Bloomer	33	Halifax	do	39	Halifax à Baie Saint-George, T.N.	Golfe Saint-Laurent.			Totale		
13 oct.	Bismark	15	do	do	54	Chéticamp à Baie Plaisante, C.-B.	Baie Plaisante	Chassée sur son anc. et jet. à la c. p. un c. de v. du navire est quelque chose dans l'accident.		do	1,500	
13 do	British Pearl		Guyssboro	do	77	Pictou, N.-E., à Charlottetown, I.P.-E.	Pointe Prime, I.P.-E.			do	700	
13 do	Byron	7	Yarmouth	do	97	Saint-Pierre au Cap Broyle, T.N.	Pres de l'anse de Bob Bay, Trepassing			do		
6 nov.	Balearone	14	Saint-Jean, T.N.	do	93	Halifax, N.-E., à Bonnac, T.N.	Baie des Vaches	Gr de tempête.		do	4,000	

TABLEAU des naufrages et accidents aux navires propres à la mer, etc.—Suite.

Date de l'accident.	Nom du navire.	Âge.	Port d'enregistrement.	Grément.	Tonnage enregistré.	Port de partance.	Lieu de l'accident.	Nature de l'accident.	Cause de l'accident.	Pertes de vies.	Perte totale ou par-tielle.	Montant.
1891.												
2 déc.	Brisk	26	Lunenburg	Goëlette en bois, à voiles.	32	Lapoli, T.-N., à Charnel, T.-N.	Extrémité S.-O. de l'île Peguac.	Amenée dans le port, à manqué à virer et à touché un rocher.			Partiell.	500
17 do	Bessie		Yarmouth	do		Yarmouth, N.-E., à St-Jean, T.-N.	Au quai et brise-lames de Bet. Archibald Co's.	Abordé avec un autre navire.				
23 do	Bavaria	13	Kingston, Ont.	do	361	Toledo, N.-E., à Goderich, Ont.	A 300 vgs du havre à Goderich.	Echouée pend. son remorq.			Totale.	6,000
4 do	Bertie Biglow	15	Yarmouth	Navire en bois, voil.	1142	Rio de Janeiro aux Barbades, Aoru Island, G.F.	A environ lat. 24° 50' N., lon. 88° 30' O.	Echouée.			do	28,000
11 janv.	Cygnnet	18	Pictou, N.-E.	Goëlette en bois, à voiles.	98	Halifax à Canso	Pointe Michaux.	Grandes voiles et grand foc déchirés; impossible de tenir le large.			Totale.	1,800
22 do	City of Puebla	9	San-Francisco	Goëlette en fer, à vapeur.	1713	San-Francisco à Nantamo.	Chenal nord, du havre de Nantamo.	Abordé avec le s. Zion; n'obéissant pas à la barre.			Legère.	2,000
27 avril.	C. T. Gregory	8	St-Jean, N.-B.	Goëlette en bois, à voiles.	88	Creek Tynemouth à New-York.	Creek Tynemouth, N.B.	Echouée.			do	
28 do	Cepola	16	Shelburne	do	94	Souris, I.P.-E., à Boston.	Long Beach, 3 milles N. du Port Hastings.	Prise dans la glace et gelée sur Long Beach.			Partiell.	650
29 mars.	Clifford C.	9	St-Jean	do	107	St-Jean à Newford	En dehors de Lloyd's Neck, 13 m. en av. de C. Isl., L. Isl. Sound.	Abordage avec le 3 mats Elizabeth.			do	600

22 avril.	Clyde	6	Lunenburg	Barquette en bois, voiler.	237	Porto-Rico à Boston	Océan Atlantique.	Son grand perroquet emporté, etc.			do	500
18 août.	Cachar		Marsailles, France.	Steamer, en fer.	2909	New-York à Marselles.	Atlantique Nord	Gouvernail et faux étambot emportés.			do	
18 do	Carrie Maud	15	Parrsboro'	Goëlette, en bois, voiles.	43	Riv. Harrington, E.-U., à Parrsboro', N.-E.	Rocher de la Sœur, bassin des deux îles de Minas.	A dérivé sur les rochers et remis à flot à marée haute.			do	100
18 do	Conquest	29	Boston, E.-U.	Barque, en b. voiles.	490	Boston, Mass., à New-Glasgow, N.-E.	Île aux Sables, N.-E.	Abordé d. une brume épaisse.			do	1,600
5 sept.	Clara J. Wilbur	8	Dorchester, N.-B.	Goëlette, en b. voiles.	203	Jacnel, Haïti, à Saint-Nicholas More, Haïti.	Récif en dehors du havre de Jacnel.	Le patron décl. que le pilote a échoué le nav. à dessein.			do	1,000
13 oct.	Canora	29	Newcastle, G.-E.	Barque, en bois, voiles.	1252	Québec à Plymouth, G.-B.	Lat. 40° 30' N., long. 58° 38' O.	Abord. avec la barque "Rock City."			do	
13 do	Charlotte	3	Arichat, N.-E.	Goëlette, en bois, voiles.	12	Pêchant à la baie de Chédabouctou.	Grève, Port-Royal, comté de Richmond.	Chassé sur son ancre dans le détroit.			do	40
23 do	Camelia	18	Beddeford	Barque, en b. voiles.	184	Bahia à Sydney, C.-B.	Tin Cove, au large de l'île Scaterie.	Naufragé dans un ouragan.			Totale.	
13 do	C. E. Thornton	20	Parrsboro'	Goëlette, en b. voil.	55	Parrsboro'	Île aux Perdris, rivière Parrsboro'.	Voie d'eau.			Partiell.	200
6 nov.	Carleton Bell		Wisconsin, Me.	do	132	Baie Booth à St-Pierre, Missine, Atlantique N.					do	1,500
6 do	Clair	5	Yarmouth	Barque, en b. voil.	229	Westport, Ile Brnyère, à Sydney, C.-B.	Lat. 54° 41' N., long. 170° 21'; océan Atlantique.	Coup de vent; navire abandonné.			Totale.	
6 do	Coden	29	Norvège	do	405	Norvège à la France.	Richibouctou.	B. de sable entre les carres intér. et extérieures.			do	
6 do	Carniola	12	St-Jean, N.-B.	do	732	Belfast à Chatham, N.-B.	Partie est de l'île Byron, Ile de la Madeleine.				do	
6 do	Cora May	20	Ile de la Madeleine.	Barque, en b. voil.	42	Iles de la Madeleine.	A l'entrée de havre aux Maisons, côté O. des Iles de la Madeleine.	S'est fait prendre par le courant et jetée à la côte. Vint ensuite un coup de vent.			Totale.	400
24 sept.	Clare	5	Yarmouth, N.-E.	Briganin, en b. voil.	229	Westport à Sydney, C.-B.	Lat. 54° 47' N., long. 190° 21' O.	Abandonné.			Totale.	9,000
	Clifton	6	St-Jean, N.-B.	Goëlette, en b. voil.	218	Alberton au Port au Span, Trin.	Sur le récif au large du Cap Nord.	O uragan et temps sombre.			Partiell.	1,500

TABLEAU des naufrages et accidents aux navires propres à la mer, etc.—Suite.

Date de l'accident.	Non du navire.	Age.	Port d'enregistrement.	Gréement.	Tonnage enregistré.	Port de partance. Port de destination.	Lieu de l'accident.	Nature de l'accident.	Cause de l'accident.	Pertes de vies.	Perte totale ou partielle.	Montant.
1891.												\$
2 déc.	Cumminger	15	Halifax	Goëlette en bois, voiles.	154	Sydney, C. B., à Halifax.	Peter's Ledge, havre de Sydney.	En sort, du port a donné sur le récif de Peter. Renfoncé par des remorqueurs.			Partiell.	500
2 do	Clifton	8	Windsor, N.-E.	do	473	Windsor, N.-E., à New-York.		Voyage orageux. Le navire a perdu ses voiles à Liverpool, vergues, etc.			Partiell.	250
17 do	Champion	9	Halifax, N.-E.	do	16	Louisbourg à Halifax, N.-E.	Battures de Grande Baie.	Était plus près de terre que ne le supposait.			Totale.	80
23 do	Champion	17	St-Jean, N.-B.	do	97	Hillsboro', N.-B., à Rockland, Me.	à Campbell, comté de Charlotte, N.-B.	Touché un rocher absent de la carte.			Partiell.	25
4 mai.	Danube	21	Victoria	Goëlette en fer, à vapeur.	561	Victoria à Coal Harb.	Queen Charlotte Sound	Étamé, gond vern, brisé par du bois flottant jeté à la côte.			Partiell.	1,800
26 do	Dauntless	20	Québec	Goëlette en bois, à vapeur.	35	Québec	Fleuve Saint-Laurent.	Le pilote ne connaissait pas le chenal.			Partiell.	25
18 août.	Donacona	1	Windsor	Goëlette en bois, voil.	174	Cienfuegos à Boston.	West Chop, N.-E.	Terrible temp.			Partiell.	1,800
18 do	Duke of Argyle		London	Barque en fer, voiles	960	Londres, Ang., à New-Westminster.	Rivière Fraser, près du quai.	gan de S.E. à S.O. qui jette le navire sur la côte.				
13 oct.	Dan Murray	6 mos	Belfast	Goëlette en acier, à vapeur.	1654	New-York à Anvers	Vers la lat. 41° 45' N., Long. 62° 15' O.					

256

13 oct.	Dolphin	36	Jersey, G.-B.	Voilier en bois.	36	Halifax à Arichat.	Havre d'Arichat.	Le navire était mouillé au quai mais a brisé ses ancres.			Totale.	Inconnu.
22 jan.	Elton	1	London, Ang	Goëlette, acier, vapeur.	1746	Nanaimo à San-Fran-cisco.	Havre de Nanaimo, près du chenal.	Abordé par le steamer City of Puelo, et a eu son tribord avarié.				
7 fév.	Eureka	12	Weymouth, N.-E.	Goëlette, bois, voilr	94	Parrsboro' à Salem, Mass.	Entre Parrsboro' et Saint-Jean.	Frappé par un tourbillon qui brise sa grde vergue et le fait échouer.			Partielle	100
1890.												
5 déc.	Emma Proctor Scammell	21	Saint-Jean	Barque, bois, voilr	531	Havane à Buenos-Ayres.	Durant le voyage	Échouée, recut d'autres avaries pendant le voyage; condamnée et vendue.			Totale.	8,000
1891.												
12 avr.	Emma Proctor	10	Port-Hawkesbury.	Goëlette, bois, voilr	40	Halifax à Port-Mulgrave.	1 m. au N. de l'île Rabbit, anse au Caribou, C.-B.	La glace occasionna une voie d'eau; navire échoué pr radoub.			Partielle	100 Carg., 200
25 mars.	Eureka	13	Parrsboro'	do	94	Boston à Digby	Baie Penobscot, Maine	Est trompé de bouées et a touché le récif; renfoncé.			do	160
30 do	Emma S.	8	Yarmouth	do	97	Barbades à Yarmouth.	Battures George, Nouvelle-Angleterre.	Gros temps et eau; perdu ses voiles et ses roues; amené à Vineyard Haven.			do	2,000
11 mai.	Esther Roy	14	Maitland	Navire en bois, voilr	1533	Java à Montréal	Bridgeport Head, C. B.	Est entré dans la glace, a touché fond, été renfoncé et amené à Sydney-Nord.			Légère.	
14 do	E. Walsh	19	Saint-Jean	Goëlette, bois, voilr	143	Boston à Saint-Pierre, Miquelon.	Yankeo Cove Ledge, Whitehaven.	Bouées hors de place.			Partielle	1,000 Carg., 3,000

TABLEAU des naufrages et accidents aux navires propres à la mer, etc.—Suite.

Date de l'accident.	Nom du navire.	Age.	Port d'enregistrement.	Grément.	Tonnage enregistré.	Port de partance. Port de destination.	Lien de l'accident.	Nature de l'accident.	Cause de l'accident.	Pertes de vies.	Perte totale ou partielle.	Montant.
1891.												
11 juin.	Exile	18	Saint-Jean	Barque, bois, voilr	984	Pascagonala à la Hollande.	Lat. 43° 10' N.; long. 41° 40' O.	Temp. prolongée; navire couché sur le flanc, abandonné. L'équip. qui fut recueilli par le str. allemand <i>Sophia</i> .		Totale	\$ 24,000 Carg. 16,000	
15 août.	Ethio	2	Halifax	Golette, bois, voilr	95	Grande Baie Glacée à Charlottetown.		Asimpl. touché, ce haut-fond.		partielle	2,000 Carg. 1,000	
18 do	Ella Moore	23	Windsor, N.-E.	Barque, bois, voilr	391	Bonaventure à Port-land, Maine.	Baie Chédab'ctou N.-E.	Échouée.		Totale	500	
18 do	Eugenie	11	Halifax	Brigantin, bois, voilr	145	Saint-Thomas à New-York.	O.S.-O. du phare de l'île de Feu, Atlantique.	A donné s. la barre Jones; contracté voie d'eau et abandonné.		partielle		
13 oct.	Eureka	12	Parrsboro'	Golette, bois, voilr	94	Port-George, en chargement.	Port-George, N.-E.	Préant une charge de bois de c de à St-Ge quand il fut jeté à la côte par un cp de vent, et avat. sept. Cette golette courait trop près de la goé. <i>Nota Bene</i> et frappa sa pou-laine.		partielle		
13 do	Endeavor	14	Saint-Jean	do	65	Dorchester, N.-B., à Parrsboro', N.-E.	à Riv. aux Pommes, Baie Cumberland.	Échouée sur la barre entré d. le h. Advocate.				
13 do	E. B. Ketchum	23	Windsor	do	41	Saint-Jean à Advocate Harbour.	Advocate Harbour.					

13 do	Eliza B.	10	Arichat	do	41	Petit Bras-d'Or, Sydney nord.	A la jetée Internationale, havre de Sydney.	Chassée sur ses anc. et abandonné sur un steamer.		Partiell.	80
13 do	Emperor	9	Lunenburg	do	51	Channel, T.-N., à Sydney, C.-B., N.-E.	à A la jetée Internationale, havre de Sydney.	Deux goélettes dériv. sur elle par l'ouragan du 7 août.		do	250
6 nov.	Euxine	32	Arichat, N.-E.	Golette en bois, voilr	38	Chéticamp à Port-Hawkesbury.	Au large de Creignish, golfe Saint-Laurent.	Bourrasque.		Partiell.	100
6 do	Emma	24	Victoria, C.-B.	Golette en bois, vapeur.	25	Victoria à Nanaimo.	Récif Monatté, Chemal.	Temps brumeux et somb.		Totale	6,000
6 do	Endeavour		St-Jean, N.-B.	Golette en bois, voilr.	64	Parrsboro' à Hillsboro'.	Cap Chegnection, Cumberland, N.-E.	Coup de vent.		do	700
2 déc.	Ethel Emerson	9	Dorchester, N.-B.	do	176	New-Bandon, N.-B., à New-Haven, Conn.	Brise-lames de New-Haven, port de New-Bandon.	do		Partiell.	313
2 do	Eureka	13	Parrsboro', N.-E.	do	94	Port-George, N.-E., à Rockland, Me.	à Jétée du Port-George.	do		Totale	1,200
23 do	Énergy	8	do	Brig'tin en bois, vap.	207	Santa Cruz, Cuba, à New-York.	Au large de Hattens.	do		do	6,000
22 janv.	Flash	10	Saint-Jean	Golette en bois, voilr.	96	Saint-Jean à Boston.	Cap-Anne.	Faible à cause de son trop grand changement.		Partiell.	500 220
8 do	Flora Bell	7	Port-Hawkesbury.	do	30	Picton à Chatham, N.-B.	Île aux Renards, baie Miramichi, N.-B.	Erreur du patron quicôtoyé trop tôt et toucha.		Partiell.	100 80
18 août.	Fesland	9	Annapolis	do	138	Port-Mulgrave à Digby.	Île du Spectacle, N.-E.	Brum. épais; la mar. et le vent pouss. ce nav. trop près de terre; prit feu.		Totale	4,000 2,000
18 do	Florida	19	Portland, N.-B.	do	272	St-Jean à New-York.	Handkerchief Shoals, près de Chatham, Mass.	Le navire tang. fonds de Nan-tucket par un gros vent et manq. à virer.		Partiell.	2,500 1,500
18 do	Freddie B.	4	Saint-Jean	do	38	Saint-George, N.-B., à Rockland, Me.	à Île Nash, Me., E.-U.A.	Échouée.		Totale	1,000 100 2,200
8 sept.	Fernot	10	Halifax, N.-E.	do	92	Sheet Harbour à Halifax.	Au large de Jeddore.	A mal jugé la distance d'un rocher caché.		do	350
18 oct.	Fanny Dubard	9	San-Francisco.	do	252	Port-Townsend à Bona-venture.	Détroit de San Juan de Fuca.	Abordé par le steamer <i>Zem-bess</i> .			

TABLEAU des naufrages et accidents aux navires propres à la mer, etc.—*Suite.*

Date de l'accident.	Nom du navire.	Age.	Port d'enregistrement.	Gréement.	Tonnage enregistré.	Port de partance. Port de destination.	Lieu de l'accident.	Nature de l'accident.	Cause de l'accident.	Pertes de vie.	Porte totale ou partielle.	Montant.
1891.												\$
13 oct.	Fanny B.	13	Halifax.	Goélette en bois, voilier.	65	Gabarus, C.-B., à Halifax.	Cap-Canso.	Poussée à terre par la glace en dérive.			Partielle.	784
13 do	Flash Light.	16	Windsor, N.-E.	Pet. barq. en bois, voilier.	570	Savannah, Ga., à Montevideo.	Lat. 38° 30' N.; long. 60° 57' O.	mauv. temp. et subit des averses.			do	300
13 do	Frank G. Dow.	19	do	Goélette en bois, voilier.	391	Walton, N.-E.	Minus Gut, au large du Cap Fendu.	Un fort vent emporta ses mâts.			do	1,000
13 do	Falmouth.	15	do	Barquin en bois, voilier.	501	Windsor à New-York.	30 milles à l'est N.-E. de Highland, Cap Cod.	A essuyé du mauv. temps et le vent déchira ses voiles.			Partielle.	100
6 mars.	Governor Butler.		Gloucester, Mass.	Goélette en bois, voilier.	87	Gloucester, durant un voyage de pêche.	15 milles à l'ouest de Brown's Bank.	A emb. de gros. lames p. qu'elle était en panne.			do	130
24 avril.	G. G.	7	St-Jean, T.-N.	do	79	Burin, T.-N., pêche.	25 milles au large de Burges.	Vent et bourrasque.			do	150
27 mars.	Genesta.	4	St-Jean, N.-B.	do	110	St-Jean à New-York.	Havre de Saint-Jean au quai.	Prit un faux côté et se remplit; voie d'eau parce qu'elle avait été désarr. mée tout l'hiv.			do	1,000
4 avril.	Glenorchy.	8	Halifax.	Brigantin en bois, voilier.	297	New-York à St-Pierre, Miquelon.	Long Island Sound.	A bord, avec la goélette A. M. Gêtes; sa pou-laine emp. et autres avaries.			do	800
30 do	Georgenia.	10	Guyboro'.	Goélette en bois, voilier.	94	Halifax à la Baie Glacée.	Baie Gabarus, C.-B.	Chassée sur ses ancres, et échouée pour la sauver.			do	

22 mai.	G. M. Cairns.	32	Newcastle.	Barque en bois, voilier.	1000	Leith à Québec.	Lat. 48° 07', long. 26°.	Abandonnée en mer et mise en feu; équipage reculé par un nav. allemand.			Totale.	10,000
28 mars.	G. H. Gordon.	16	Pictou, N.-E.	do	477	Barbades à Antigua.	Battures Warrington, Antigua.	Echouée.			do	4,500
13 do	Gilbert Parker.	9m.	Liverpool, N.-E.	Petite barque, en bois, voilier.	491	Baie Mahone, N.-E., à Cienfuegos.	Récif N.-E. de la Grande de du Turc, Antilles anglaises.	Echouée; un fort cour. l'en-traîne hors de sa route et sur un rocher.			do	19,000
18 août.	Grace Butler.	7	Halifax.	Brigantin, en bois, voilier.	149	Ponce, Porto-Rico, à Saint-Jean, N.-B.	Au large de Morrillos de Cabo, Rojo, Porto-Rico.	Renv. par une bourrasque soudaine.			do	Carg. 3,000
	Gertie.	1	Parrsboro'.	Goélette, en bois, voilier.	98	Ile de Spencer à Saint-Jean.	A l'embouch. du cours d'eau Mispeck.	Dans une temp. p.ête; navire sombré après avoir perdu ses agrès.			do	4,000
13 nov.	Georgiana.	3	Yarmouth.	do	90	Yarmouth.	Au large de Jeddore, N.-E.	Dans un coup de vent des nav. se sont détachés et dér. sur goél.			Partiell.	3,200
	G. H. B.	25	Archat.	do	35	Charlottetown, I.P.-E., à Sydney.	Jetée Internationale.	Nav. pris dans le courant et emporté à la côte; un coup de vent survint ensuite.			do	Carg. 600
10 déc.	Gordon Belt.	15	Shelburne, N.-E.	do	63	Caledonia, N.-H., à Yarmouth.	Penses Island, N.-E.	A été vu s'échouant à la hauteur de la côte le soir ap. son dép. et on n'en a plus entendu parler.			Total.	1,000
	General Domville.	15	St-Jean, N.-B.	Navire, en bois, voilier.	1531	Bohvie à New-York.					do	30,000
	Holmes.	8	Saint-Jean.	Goélette, en bois, voilier.	121	Saint-Jean à Boston.	Vue la dern. fois à 40 m. à l'est de Mount Desert, le 8 déc. 1890, pas entendu parler d'elle depuis; vu un nav. la coque renv., 325 m. à l'E. de Sandy Hook, sup. être le Holmes.				Total.	4,000
11 mai.	Hope.	32	Halifax.	do	34	Saint-Jean à l'anse de Thorne, N.-E.	Havre de Saint-Jean.	Abord. avec le n. Kingsport.			Partiell.	Carg. 2,269

Date de l'accident.	Nom du navire.	Age.	Port d'enregistrement.	Gréement.	Tonnage enregistré.	Port de partance.	Lieu de l'accident.	Nature de l'accident.	Cause de l'accident.	Pertes de vies.	Perte totale ou partielle.	Montant.
1891.												
3 mai	Harold Borden	1	Windson	Goélette, en bois, voilier.	142	Antigua au brise-lames Delaware.	Ocean City, Maryland.	Echouée		Partiell.	Partiell.	\$ 1,500 Carg. 2,500
18 août	Hypatia	23	Trinidad	Barque, en bois, voilier.	730	Bréme à Québec	Havre de Sydney-Nord	Voie d'eau à l'avant de bâbord		do	do	50
13 oct	Head Reach	19	Port-Hawkesbury	Goélette, en bois,	56		Etait dans le port et a cassé ses chaînes au quai.			do	do	40
1928	Hazeiglen	8	Yarmouth, N.-E.	do	98	Sydney-Nord, voyage de pêche.	Latitude 46.	Un morceau de calfat, s'est détaché du joint de galbord.		Légère	do	
	Henry Nicker-son.	20	Parrsboro', N.-E.	do	70	Cinq-Iles à Boston, Mass.	Entre l'île Spencer et Saint-Jean.	En remorquant l'abordage avec la goélette <i>Wacheman</i> .			do	
6 nov	Hilan Maud	5	Lunenburg	do		Lunenburg à Sydney-Nord.	Cranberry-Head, à l'embouchure du havre de Sydney.	Viol. bourrasq. porter ses voil. et dut filer la chaîne p. sauver les vies.		Totale	Totale	180
6 do	Hoare	12	Windson, N.-E.	Barque, en bois, voilier.	642	Stationnée à Parrsboro'	Baie de l'Ouest, port de Parrsboro', N.-E.			Partiell.	Partiell.	500 200 500 600
	Haley Ann	15	Chatham, N.-B.	Goélette, en bois, voilier.	55	Baie Pouler, Cap-Breton, golfe St-Laurent	Baie Pouler, golfe St-Laurent.	Sombé.		Totale	Totale	500 200
17 déc	do	15	do	do	55	Sydney, C.-B., à Chatham, N.-B.	Baie Poulet, Cap-Breton.	do		do	do	500
17 do	H. A. Holder	2	St-Jean, N.-B.	do	94	Providence, R.-I., à St-Jean, N.-E.	Edgartown, Martha's Vineyard, Mass.	Gros temps, chaînes brisées et navire jeté à la côte.		Partiell.	Partiell.	600

15 do	Hilda Maud	1	Lunenburg	do		Lunenburg à Sydney, C.-B.	Black Point, Mines de Sydney, C.-B.	Brouill. épais; fort courant; impossible de juger de sa force sous le vent.		Cargais.	Cargais.	1,600
23 do	Highland	8	St-Jean, N.-B.	Voilier en bois.	1,234	Saint-Jean à Penarth Roads.	Au large de Grand Manan, comté de Charlotte, N.-B.	Sembé à voir négl. coupable		Partiell.	Partiell.	6,000
26 janv.	Isaac Burpee	11	do	Goélette en bois	169	New-York à St-Jean.	2 milles au N.-E. du phare Petit, comté de Digby, N.-E.	Grande vergue brisée; impossible d'empêcher le navire d'aller à la côte		Totale	Totale	4,000 Carg. 1,000
21 do	Islander	22	Victoria	Goélette en acter.	478	Vancouver à Victoria.	Île Gossip, golfe de Géorgie.	Echoué par une brume épaisse.		Inconnu.	Inconnu.	250
8 août	Ida May	24	Halifax	Goélette en bois	70	Souris, I.-P.-E., à Sydney-Nord, C.-B.	Beach au passage Grandique.	Le patron a pris les mâts d'un navire submergé pour des bouées; écho.		Partiell.	Partiell.	217
	Ive Guiseple	21	Vaiss. italien.	Voilier en bois.	520	Ivelain à Halifax	Entre Sambro et Liverpool.	Abord. avec la goé. américain.		do	do	100
3 janv.	Isabella Balam.		Parrsboro', N.-E.	Brigatin en bois.		Port de Paix à New-York.	Au nord de Hatteras.	Brise la lisse; détach. les voiles.				3,000 carg 3,000
11 fév.	James Rourke	8	St-Jean, N.-B.	Goélette en bois.	85	Boston à St-Andrews, N.-B.	North-Haven, Maine, E.-U.	Echou; la bousole faisant erreur et le feu était changé.		Totale	Totale	50
11 avril	John G. Whittier	5	Gloucester, Mass.	do	99	Gloucester, pêche	Environ 25 milles au large de l'île.	Pris dans la glace et commença à f. eau Echoué; petits vents et glace.		Partiell.	Partiell.	200 50
2 do	J. L. Crossley	17	Windson	do	170	Louisburg à Yarmouth	Île aux Atocas, N.-E.			do	do	4,000
— do	James Stafford	12	Annapolis, N.-E.	Voilier en bois.	1117	Falmouth à New-York.	Durant un voyage	Essaya un coup de vent et fut vermail craqué				
8 mai	Joseph H. Scammell	7	St-Jean, N.-B.	Navire en bois, voil.	1411	New-York à Melbourne.	Récif de Victoria, Australie.	Echouée; vent tombé et une grosse mer le jeta à la côte.		Totale	Totale	
3 oct.	Jessie D	5	Parrsboro', N.-E.	Goélette en bois, voilier.	86	Parrsboro', à lais à St-Jean, N.-B.	Au quai à charbon à Parrsboro'.	La goélette <i>Tacoma</i> toucha le fond et roula contre le navire.				

TABLEAU des naufrages et accidents aux navires propres à la mer, etc.—Suite.

Date de l'accident.	Nom du navire.	Age	Port d'enregistrement.	Gréement.	Tonnage enregistré.	Port de partance. Port de destination.	Lieu de l'accident.	Nature de l'accident.	Cause de l'accident.	Pertes de vies.	Perte totale ou partielle.	Montant.
1891.												\$
13 oct.	J. F. Whitney	17	Parrishoro, N.-E.	Barque en bois, voil.	700	Brunswick à Fleetwood.	A coulé lorsque ancré, aux bouées dans le bassin de Wyre.	Le brick <i>Scots Boy</i> était mouillé par des amarres aux mêmes bouées que le <i>J. F. Whitney</i> ; le navire <i>Fleetwood</i> se déma, lais- sant l'ancre au large de Wyre.	Une bourr. sou- daine s'éleva, les par- lances pas, par- dessus, le navire porte s. grand foc et son grée- ment d. hauts.	Totale.	2,500	
13 do.	J. L. Crossley	1	Windsor	Goëlette en bois, voilier.	170	Gabarus, C.-B., à Halifax.	Au quai à gaz, Halifax.	Une bourr. sou- daine s'éleva, les par- lances pas, par- dessus, le navire porte s. grand foc et son grée- ment d. hauts.	Une bourr. sou- daine s'éleva, les par- lances pas, par- dessus, le navire porte s. grand foc et son grée- ment d. hauts.	Partiell.	50	
6 nov.	John E. Chase	21	Etats-Unis	Brick en bois, voil.	637	Pictou, N.-E., à Glasgow, Ecosse.	50° 30' latitude nord, 23° 20' longitude ouest	Le nav. essuia une série de coups de vents suivis d'un ouragan.	Le nav. essuia une série de coups de vents suivis d'un ouragan.	Totale.	6,000	
26 déc.	John M. Inglis	9	Liverpool, N.-E.	Goëlette en bois, voilier.	78	Louisbourg à Halifax.	Récifs de l'île Battery, entrée à Louisbourg.	Abordé par une goëlette américaine pendant qu'il en- trait au port.	Abordé par une goëlette américaine pendant qu'il en- trait au port.	do		
18 janv.	Laura	7	Guyshoro'	Goëlette en bois, voilier.	73	Baie-des-Vaches à Canso.	Chenal St-André.	A l'ancre, le vent en char- geant le jette à la côte.	A l'ancre, le vent en char- geant le jette à la côte.	Partiell.	500 100	

18 fév.	Lauretta	9	Victoria, C.-B.	Sloop en bois, voilier.	9	Kynquod à Victoria, C.-B.	Sunday Rock, côte ouest de l'île de Vancouver.	Echoué; grosse houle.	Echoué; grosse houle.	do	2,000
15 do	Louisa Cappel	14	Yarmouth	Barque en bois, voilier.	143	St. Kitts, I.O.A., à Yarmouth.	à 20° latitude nord, longitude 69° 30' ouest, Atlantique.	Abandonné et mis le feu au navire; il fais- san et avait perdu ses mâts.	Abandonné et mis le feu au navire; il fais- san et avait perdu ses mâts.	do	4,000 5,000
1er mai	Laurence	16	Gaspé	Goëlette en bois, voilier.	63	Lunenburg à Douglas- town, Qué.	5 milles au sud du phare Cranberry.	Frappa la glace; entra à Canso et prit feu.	Frappa la glace; entra à Canso et prit feu.	do	1,000 2,000
7 do	Llewellyn	13	St-Jean, N.-B.	do	62	Indiantown à Rockport, Me.	Descendant les chutes de la rivière St-Jean.	Abordage avec le remorqueur à vapeur <i>Zillie</i> .	Abordage avec le remorqueur à vapeur <i>Zillie</i> .	Partiell.	300
16 avril	Leonard B. Snow	40	Digby	do	36	Anse de Belliveau à Weymouth.	Près du quai, pont de la rivière St-Jean.	De la chaux à bord prit feu et consuma le nav.	De la chaux à bord prit feu et consuma le nav.	Totale	800
29 mai	Lily	21	Arichat	Goëlette en bois, voilier.	99	Victoria, pêche au pho- que.	Dodger's Cove, Barclay's Sound.	Abordé par une goëlette inconnue.	Abordé par une goëlette inconnue.	do	5,000 5,000 100
3 avril	Lyra	8	Saint-Jean	do	99	Halifax à Sydney	6 milles S.-O. de l'île aux Œufs.	Abordage avec une goëlette inconnue.	Abordage avec une goëlette inconnue.	Partiell.	1,800
3 juin	Lydia	16	Yarmouth	Navire en bois, voilier.	1,241	Bordeaux, France, à Providence, E.-U.	Vineyard Sound, au large du phare East Chop, Mass., E.-U. Océan Atlantique.	Série de coups de vent; perdit espars et voiles.	Série de coups de vent; perdit espars et voiles.	do	600
18 août	S.P.	3	Saint-Jean	Goëlette en bois, voilier.	98	St-Jean, N.-B., à New-York, E.-U.	Hart Island, entrée du havre de New-York.	Navire manqua à virer par un temps de bru- me et agrains.	Navire manqua à virer par un temps de bru- me et agrains.	do	40,000
18 do	Lansdowne	7	Windsor	Navire en bois, voilier.	1,486	Hakodadi, Japon, à New-York.	Inconnu.	N'a pas été si- gnalé dep. son départ du Jap.	N'a pas été si- gnalé dep. son départ du Jap.	Totale	300
13 oct.	Laura Victoria	3	Arichat	Goëlette en bois, voilier.	38	Bâtiment arrivé d'un voyage de pêche.	Descousse.	Etant à l'ancre, a chassé et est allé à la côte.	Etant à l'ancre, a chassé et est allé à la côte.	Partiell.	125
13 do	Lady Franklin	10	Charlottetown	do	76	Ch. Town à Port-Hawkesbury.	Middle Merigomish Beach.	Par la perte de ses voil et de s. anc, le nav. ne p. rés. au vent.	Par la perte de ses voil et de s. anc, le nav. ne p. rés. au vent.	do	300
	Linda	14	Parrishoro'	do	57	Kingsport à Wolfville.	Au large de Kingsport, N.-B.	Navire rempli d'eau.	Navire rempli d'eau.	Totale	150
	Lotty Hardy		Lunenburg	do	97	Baie-Malbone à Arichat	Havre d'Arichat.	Un nav. chassé s. s. anc. abordé la proue de la goël. p. le trav.	Un nav. chassé s. s. anc. abordé la proue de la goël. p. le trav.	Partiell.	

TABIEAU des naufrages et accidents aux navires propres à la mer, etc.—Suite.

Date de l'accident.	Nom du navire.	Age.	Port d'enregistrement.	Gréement.	Tonnage enregistré.	Port de partance. Port de destination.	Lieu de l'accident.	Nature de l'accident.	Cause de l'accident.	Pertes de vies.	Perte totale ou partielle.	Montant.
1891.												\$
6 nov...	Lady Franklin	10	Charlottetown, I.P.E.	Goélette en bois, voilier.	77	St-Pierre à Bras-d'Or.	Au large de Line Hill Marieb Mountain.	L'ourag. était si violent que le navire est allé à la côte à minuit.				
2 déc.	Laura Brown	10	Parrsboro'	do	94	Saint-Jean à Boston	Baie Quoddy	Contracte une voie d'eau.				4,000
2 do	Lottie Bell	18	Provincetown, Mass.	do	90	Provincetown à la Baie des Isles, T.N.	Ile Moody	Passage de la baie de Fundy.			Totale.	3,000
2 do	Lewis Ross	16	Port-Hope	do	212	Port-Hope à Sarnia					do	
17 do	Laura	28	Liverpool	do	52	Canso à Halifax	A la culée en pierre du pont des Grands Narrows.	Abordage; fort courant.			Partiell.	100 Carg. 20
17 do	Leonard B	new	Parrsboro	do	120	Saint-André, N.-B., à Parrsboro, N.-E.	Pisarinée, N.-B.	Jeté à la côte avec ses deux ancres dehors.			Partiell.	50
17 do	L. B. Hatch	12	Annapolis	do	88	Anse Thomas à Boston.	Iles aux Phoques du Sud, vers l'est, environ 7 milles.	Démâtée.			Totale.	
4 janv.	Merino	13	Lunenburg	Goélette en bois, voilier.	46	Sydney-Nord à Lunenburg.	Baïture de Bold Rock, Havre de Canso.	Erouillard et nuit sombre.			Partiell.	200 cargo. 50
8 fév.	Martha	2	New-Westminster.	do	12	Victoria, pêche.	Barclay Sound, havre de l'île Vancouver, C.-B.	Chassé sur son ancre, échoué.			Totale	1,000 cargo 500
3 avril.	Miriam	16	Norvègen	Barque en bois, voil.	1111	Rio-Janeiro à St-Jean, N.-B.	Grand Manan, Baie de Fundy.	Pendant un coup de vent, un steam. dérivra sur la M. M. et l'avaria.			Partiell.	400
3 do	Maggie Miller.	3	St-Jean, N.-B.	Goélette en bois, voilier.	92	Boston à Saint-Jean	Havre de Boston.					

3 do	Marion Smith.	24	St-Jean, T. N.	do	471	Pêche au phoque.	Rochers aux Oiseaux.	Ecrasée dans la glace.			Totale.	500
25 mars.	Montreal	23	Windsor	Parque en bois, voilier.	806	Brunswick, Géorgie, à Gustenmonde, Allemagne.	Lat. 30° N.; long. 79° W.	Contracté voie d'eau dans un coup de vent.			Partielle cargo.	1,000 500
13 juin	Maggie Jewell.	8	Charlottetown I.P.E.	Goélette en bois, voilier.	68	Rustico à Sydney, C.-B.	Havre de Port-Hawkesbury.	Abordage en mettant l'ancre dans un coup de vent.			do	125
12 do	Marie Delphine.	8	Sackville, N.B.	do	76	Pictou à Chatham.	Anseau Hareng, Escuminac, baie Miramichi.	N'avait pas de pilote et a mal calculé la distance de terre.			do	25
18 août	Merritt	7	St-Jean, N.B.	Pet. barq., voilier.	449	Philadelphie à St-Jean.	Phare de la battur Sud, N.E. 1/4 E. 75 milles.	Abordage dans brume épaisse.			do	2,100
18 do	Mary E. Leslie	1	Liverpool	Goélette en bois, voilier.	99	Au fonds de pêche de Sydney-Nord.	Cap-Breton.	Abordé par le navire 'Sadie', le beaupré emporté.			do	400
18 do	Mignonette	5	Québec	do	139	Chicoutimi, Qué., à Terre-neuve.	à 15 miles S. E. de l'île St-Paul.	Dans un grand vent perdu son g. mât et subi autres damag.			do	700
13 oct.	M. C. McLean	24	Halifax	do	67	Charlottetown, I.P.E., à Arichat-Ouest.	Ile Crichton Arichat-Ouest.	A chassé sur son ancre mais à été renfloué.			Legère.	
13 do	Mary Rogers.	1 1/2	Arichat	do	138	Halifax à Wallace, N.E.	Côte nord du Passage Lennox, C.-B.	A chassé sur son ancre et été jeté à la côte mais renfloué à marée haute.			do	
13 do	Mary E. McLaughlin.	2	do	do	167	Arichat	Havre de la Baie des Vaches.	Par contact avec un autre navir.			Partielle	40
13 do	Myrtle	8	Barrington	do	91	Halifax à Sydney-Nord					do	100
13 do	May Queen	6	St-Jean, T. N.	do	50	Chenal à Sydney-Nord	Jetée de Victoria, Havre de Sydney.	Dans un coup de vent amarrés cassés, abord.			Totale.	3,500
13 do	Morris Wilson		Lunenburg	do	98	Canso, N.-E., à Lunenburg.	Jetée International, Havre de Sydney.	On suppose que navire fut jeté sur le flanc par la violence du vent.			do	
13 do	Margaret Jane	21	Charlottetown I.P.E.	do	65	Pictou, N.-E., à Charlottetown, I.P.E.	40 miles S. S. O. du Cap Canso.	Contracté une voie d'eau.			do cargo.	200 50
.....	Minnie Tobin		St-Jean, T. N.	do	70			Jeté à la côte.			do	150

TABLEAU des naufrages et accidents aux navires propres à la mer, etc.—*Suite.*

Date de l'accident.	Nom du navire.	Age.	Port d'enregistrement.	Gréement.	Tonnage enregistré.	Port de partance. Port de destination.	Lieu de l'accident.	Nature de l'accident.	Cause de l'accident.	Pertes de vie.	Perte totale ou partielle.	Montant.
1891.												
13 oct.	Mary E. Power	4	St-Jean, T.-N.	Golette en bois, voilier.	80	St-Jean, T.-N., fle Bum	Au large de l'île aux Oiseaux, côte ouest de T. N.	A touché un rocher dans la brume.		Partielle		350
2 déc.	Minnie N.	15	St-Jean, N.-B.	do	57	En chargement.	Rivière aux Carfs.					
26 31 1er mars	T. W. McKay. N. H. Upham.	8 6½	Parrsboro'. do	do do	112 46	Joggins, N.-E., à Salem, Mass. Peraux, N.-B., à Boston, Mass.		Grand foc et misaine déchirés. Echoué sur un récif.		Partielle		50
— fév.	Nellie Taylor.	15	Victoria.	do	5	New Westminster.	Port-à-Graves, Howe Sound.	A dérivé du port la nuit; s'est rempli et sombré.		Totale.		1,000
20 avril	Nellie Dixon.	2	Etats-Unis.	do	111	Boston, pêche.	Cerberus Rock, baie de Chédaboucou.	Echoué; rocher pas balisé. Lagod. <i>Endavor</i> à abordé le navire et aavaré sa proue.		Partielle		300
13 oct.	Nota Bene.	14	Parrsboro'.	do	50	Joggins, N.-E., à Wolfville, N.-E.	Rivière aux Femmes.			do		40
13 do	Nettie Shaw.	1	do	do	249	Windsor à New-York.	Embouchure de New-York Sound.	Navire frappé par coup vent et ses voiles déchirées.		do		100
13 do	Neptune.	2	Amherst.	do	34	Amherst à Baie des Vaches.	Côté ouest du briselas de Baie des Vaches.			Totale.		
2 déc.	Nellie Bruce.	9	St-Jean, N.-B.	do	117	New-York à St-Jean, N.-B.	Île Starboard, au delà de l'île Libby, Maine.	Brume épaisse.		Partielle		2,600

do 23.	Neptune.	37	Halifax.	do	66	Port-Mulgrave à Sydney, C.-B.	Jeté au pont du Grand-Manan.	Abordé le bord de la jetée.		do		4,000
13 janv.	Otter.	6	St-Jean, N.-B.	do	199	St-Kitts, Ind Oc. Angl. à New-York.	Au large de Bellport, Long Island, E.-U.	Grosse mer et fort courant; temps sombre.		Totale.		6,500 carg. 750
27 mai.	Old Fellow.	15	Annapolis.	do	34	Annapolis à St-Jean.	Près de l'embouchure du havre de St-Jean.	Abordage avec une golette inconnue.		Partiell.		70
18 août.	Onora.	10	do	do	137	Moncton, N.-B., à Boston.	à Cap de Bonne-Espér., baie de Fundy.	Est allée à la côte.		Légère		
— déc.	Ospray.	6	Lunenburg.	do	90	Saint-Pierre à Sydney Nord.	Sydney-Nord.	Pendant un c. de v. à chassé sur ses 2 ancres et donné cont. la jetée.				
17 déc.	Ottawa.		Hartlepool-Ouest.	do	29	Londres, Ang., à Halifax, N.-E.	Blonde Rock, I. au Ph.	Echoué.		Partiell.		700
13 oct.	Thos. F. Bayard.	6	Gloucester, Mass.	Goél. en bois, voil.	95	Eastport, Mass., aux banes de pêche.	Anse de St-Jean, entrée du havre de Yarmouth.			Partiell.		1,000
24 do	Union.	9	Halifax.	do	20	Arichat.		Rien ne peut être fait pour sauver le nav. Coulé avec tout son cont. à la hauteur de la côte E.-U.		do		150
26 do	Uruguay.		Windsor, N.-E.	do	736	Windsor à New-York.	Envir. 35m. au large de Martinicus-Sud.			Totale.		30,000
26 avril.	Veritas.	14	Liverpool, N.-E.	do	111	B. des Vaches à Halifax.	Main-à-Dieu.	A frappé sur Harbour Rock.		Partiell.		400
25 mai.	Vibilia.	21	Yarmouth.	Barque en bois, voil.	553	New-York à Savannah.	Corrituck Beach, Caroline du Nord.	Brouil; échoué sur greve; prit feu.		Totale.		12,000 carg. 17,000
18 août.	Veronica.	12	St-Jean, N.-B.	do	1137	Montevideo à Boston.	Lat. 58° 30' S.; long. 68° O.	Contracté une voie d'eau dans une bourrasq. Brouillard.		Partiell.		10,000
18 do	Vivid.	26	Halifax.	Goél. en bois, voil.	75	Pictou à Halifax.	Île Saber.	Touché au récif de Cuba.		Totale.		1,600
5 sept.	Vanveen.	1	Yarmouth.	Erigan-tin en bois, voilier.	542	Cardenas à Philadelphie.	Récif de Colorado, côte de Cuba.			Partiell.		273 200
15 janv.	William H. Wellington.	9	Gloucester, Mass.	Goél. en bois, voil.	81	Gloucester, pêcheries.	Partie est des bords de La Have.	Un gros grain emporta les agrès.		do		200

TABEAU des naufrages et accidents aux navires propres à la mer, etc.—Suite.

Date de l'accident.	Nom du navire.	Âge.	Port d'enregistrement.	Grément.	Tonnage enregistré.	Port de partance. Port de destination.	Lieu de l'accident.	Nature de l'accident.	Cause de l'accident.	Pertes de vies.	Perte totale ou partielle.	Montant.
1891.												
23 avril.	W. et H. Wetherspoon.	18	Parrsboro'	Goél. en bois, voil.	194	Bahia à New-York	Lat. 34° 30' N.; long. 72° 30' O.; Atlantique	Frappé par le vent; perdu mat et voiles. Après être sorti du port, le vent tomba.		Partiell.		\$ 400
6 mai.	Wenoah.	2	Liverpool	do	99	Petite Baie des Glaces à Halifax.	Havre de Petite Baie des Glaces.			do		500 250 carg.
17 juin.	Wild Briar.	25	Miramichi.	do	80	Sydney à Chatham.	Grandique Ferry Beach, Passage Lennox.	Contracté une voie d'eau, et amené à terre où elle glissait coula.		Totale.		600 250 carg.
18 août.	William Mason.	34	Portland	do	248	Saco, Me., à St-Jean, N.-E.	Machias, Maine, E.-U.	Est allé à la côte à Machias dans un coup de vent.		do		2,000
13 oct.	William Boak.	17	Halifax.	do	62	Charlottetown à Phœcia, Terre-neuve.	Phare, Terre-neuve.	Erreur dans la boussole, gros vent et neige; n'a pu débarq. avant que le navire touchât		do		
13 do.	Wascano.	3	St-Jean.	do	115	Hillsboro' à New-York	Récif de Pollock, dans la direction E.S.E. du bateau-phare.	Bruise; le steamer changea de route et aborda.		Partiell.		300
13 do.	Willie A. Jewel.	22	Princetown, N.-E.	do	67	Yarmouth, N.-E. à Halifax de Clark.	Ile Noddy.			Totale.		1,200
13 do.	Willie McGowan.	8	Shelburne.	do	115	Halifax aux Grands Bancs.	Lat. 45° 13' N.; long. 51° 10' O.	Nav.s'est détach. de ses ancres et a embarq. une grande quantité d'eau.		Partiell.		200

6 nov.	White Swan.	2	Parrsboro', N.-E.	do	90	Port-Pique à Parrsboro'.	Au large des Cinq Iles, N.-E.	A perdu son ancre et a été échoué à Ecomony, N.-E.		do		60
13 oct.	Shooting Star.	31	Arichat.	do	32	Golfe Saint-Laurent.	Grève sur l'île Bernard, havre de Descousse.	Était mouillé dans le havre Descousse; a chassé sur son ancre.		Legère.		
13 do.	Stranger.	1	Halifax.	do	35	Souris, I.P.-E., pêche.	Meat Cove.	Dérivé à terre.		Totale.		2,000
13 do.	Swan.	31	Charlottetown.	do	74	Pictou N.-E., à Arichat.	Havre d'Arichat.	Était au quai; la goélette <i>Leticie M. Hardy</i> a tombé sur sa proue.		Partiell.		150
6 nov.	Star in the East.	15	Parrsboro'.	do	24	Canning, N.-E., à Parrsboro'.	Au large de Kingsport, N.-E., bassin de Minas.	Perdu sa minas; frappée par un grain.		do		40
6 do.	Soudan.	7	Halifax.	do	118	Port-Hood à Bayfield, N.-E.	Au sud-est du quai de Port-Hood.	Grosse mer et coup de vent.		do		800 100 carg.
6 do.	Sarah.		Yarmouth.	Barque en b., voilier	1142	London à Port-Townsend.	Environ 6 milles à l'est du Cap Beale.	Brume épaisse.		do		
3 déc.	Solario.		Kingston, N.-E.	Brigantin en bois, v.	220	Miragome à Boston.		Il n'a pas reçu d'avaries graves.		do		
2 do.	Sun Bean.	18	Philadelphie.	Barque en b., voilier	845	Leghorn.	A l'est de George's Bank.	Omagan; contrecade une voie d'eau; per son gr. mat, vergue de mis, etc.; 6 voiles forcées.		do		3,000
17 do.	San Pedro.	9		Goélette enf., vap.	2119	San-Francisco.	Brocher's Ledger, au large de Victoria.	Echouée.		do		
15 do.	St. Croix.	1	Windsor, N.-E.	Brigantin en bois, v.	653	New-York à Santos.	Au large de New-London, Conn.	Abordage avec une goélette; agrès emportés, etc.		do		300
15 do.	St. John.	9	Saint-Jean, N.-E.	Goélette en bois, v.	248	Cap Haiti à Cienfuegos.	400 milles au nord des Bermudes.	Omagan; perdu ses voiles; mat d'armon craqué.		do		2,000 150 carg.
8 janv.	Thrasher.	9	do	do	123	Saint-Jean à Vineyard Haven.	Brass Bar, Maine, E.-U.	Echouée; a touché la barre.		do		500
22 mars.	Treasurer.	7	Parrsboro'.	Navire en b., voilier	1386	Newport à Barcelona.	Baie Chesapeake.	Chassée sur ses ancres; guindeau brisé.		do		2,000

TABLEAU des naufrages et accidents aux navires propres à la mer, etc.—*Suite.*

Date de l'accident.	Nom du navire.	Age.	Port d'enregistrement.	Gréement.	Tonnage enregistré.	Port de partance. Port de destination.	Lieu de l'accident.	Nature de l'accident.	Cause de l'accident.	Pertes de vies.	Montant.
1891. 7 juin.	Star.....	9	Annapolis.....	Goëlette en bois, v.	118	Boston à Annapolis.....	Au large de l'île aux Églantiers.	Abordé par le s. <i>Wandrack</i> et est totalm. perdu.	.....	Totale..	\$ 2,000 carg. 1,000
13 oct.	Thistle.....	37	Halifax.....	do	49	Liverpool, N.-E., à Halifax.	Au large de l'île Betty.	Contractée une voie d'eau pen. une temp.; les pomp. se bris. et le nav. c. bas	.....	Partiell.	800 carg. 1,900
213 do 272	Thos. Parnell.....	5	Sydney.....	do	5	Bancs de pêche.....	Côté ouest du quai de charg. d'Archibald.	Tempête; im- possible de sauver le na- vire.	.....	Totale..	.....
23 déc.	Trojan.....	1	Parrsboro'.....	do	557	Windsor, N.-E., à New- York.	Havre de Harding's Ledge, S.-O., N.-E.	Se dirigeant sur le port quand il a touché un recif pendant un grain.	.....	do	24,000 carg. 1,051
17 do	T. W. McKay.....	8	do	do	1112	Joggins, N.-E., à Salem, Mass.	25 milles S.-E. de Port- land, Me.	.....	.....	Partiell.	50
17 do	Trader.....	6	do	do	72	New-Haven, Conn., à Port-Greville, N.-E.	Bell's Gate, Cap Cod, N.-E.	Chânes brisées, et le patron le met à la côte pour l'empêch. d'aller sur les rochers.	.....	do	200
6 nov.	R. W. Smith.....	17	Lunenburg.....	Goëlette en bois, v.	74	Arichat, C.-B., à Char- lottetown, I.P.-E.	Au large de l'île Picou, Golfe Saint-Laurent.	Coup de vent; perdu g. voile, misanne, etc.	.....	Partiell.	1,000
2 déc.	River Queen.....	15	Sydney, C.-B.	do	32	Pêche.....	White Point.....	Coup de vent.	.....	Totale..	.....
.....	Roheko.....	19	Amer. Record	do	353	Campbell, N.-B., à Queenstown.	Pointe S.-O. Amherst, Îles de la Madeleine, flanc.	.....	.....	do	.....

17 déc.	Richard's King.	9	Ste-Catherine.	Remorqu. en bois, vapeur.	39	French River à Tober- moray.	Fish Dock, Tobermoray	A pris feu.....	.....	do	250
7 fév.	Sarah E. Lee.	5	Gloucester.....	Goëlette en bois, voilier.	98	Gloucester, pêche.....	Little Harbour, N.-E.	Echouée; mép. de feux dans une temp. de neige.	.....	do	5,000 carg. 4,000
13 mars.	Solario.....	20	Kingston, Jamaïque.	Brigantin en bois, voilier.	220	Boston.....	Vineyard Haven, N.-E.	Chânes brisés; a perdu ses deux ancres.	.....	Partiell.	150
30 mai.	St. George.....	6	Québec.....	Remorqu. en bois, vapeur.	9	Québec.....	Quai de la douane, Qué. Incendie; acci- dent.	.....	.....	do	50
1er juin.	Sea Bird.....	23	St-Jean, N.-B.	Goëlette en bois, voilier.	80	St-Jean à Kockland, Maine.	Phare sur l'île Libby, Maine.	Echouée; bru- me épaisse et fumée.	.....	do	1,000 carg. 300
25 do	Stratford Lange.	3 m.	Arendal, Nor- vège.	Barque en bois, voi- lier.	659	Chicotimi à Mel- bourne.	Barre à l'ouest de l'île Byron, îles de la Ma- deleine.	Echouée; avait pris l'île Byron à la proue et de l'île Amherst. A perdu ses voi- les et espars.	.....	Totale..	20,000
25 do	Swan.....	30	Charlottetown I.P.-E.	Goëlette en bois, voilier.	74	Halifax à Arichat.....	15 milles au large du havre de Pope	Contractée une voie d'eau.	.....	Partiell.	360
28 août.	Snow Queen.....	19	Halifax.....	Barque en bois, voi- lier.	984	Darian, Ga., E.-U., à Newcastle.	Dans l'Atlantique-nord	.....	.....	Totale..	495
.....	Sailor's Fancy	10	do	Goëlette en bois, voilier.	16	Glen Margaret à Eggs Cove.	Enfermé dans l'île.....	.....	.....	do	.....
.....	Stratford Lange.	1st vög.	Arendal.....	Barque en bois, voi- lier.	659	Chicotimi à Mel- bourne.	Récif à la pointe de l'île Byron.	A pris l'île By- ron p. les îles de la Madeleine.	.....	Partiell.	800 carg. 200
.....	Siroco.....	7	Port-Medway.	Brigantin en bois, voilier.	176	Demerara à Halifax.....	Près du phare de Meag- her.	Est allée à la co- te pendant qu'il était sous la di- rection du pilote Deabing dans le port d'Halifax. Contractée une voie d'eau.	.....	do	.....
.....	Selkirk.....	5	Maatland.....	Navire en bois, voi- lier.	1757	New-York à Batavia.....	Dans l'Atlantique-nord	.....	.....	do	.....
.....	Sower.....	8	Parrsboro'.....	do	143	New-York à Saint-Jean	Long Island, Mont Désert, N.-E.	Hausière bri- sée; s'est échoué.	.....	do	1,750 carg. 500
août.	Swallow.....	2	Saint-Jean.....	Goëlette en bois, voilier.	90	Hillsboro' à Boston, Mass.	A la hauteur du phare de Quoddy-ouest, Me.	Trompé par le brume dans une brume épaisse, et s'est échoué.	.....	do	1,200

TABLEAU des naufrages et accidents aux navires propres à la mer, etc.—Suite.

Date de l'accident.	Nom du vapeur.	Âge.	Port d'enregistrement.	Grément.	Tonnage enregistré.	Port de partance. Port de destination.	Lieu de l'accident.	Nature de l'accident.	Cause de l'accident.	Pertes de vies.	Perte totale ou partielle.	Montant.
1891.												
13 oct.	Sailor's Fancy.	10	Halifax.	Goëlette en bois, voilier.	16	Glen Margaret à Peggy's Cove.	Enfermée dans l'île, Baie Ste-Marguerite.	En virant les gournaborsoir, du blocat, à la dresse en châte-ne, et le navir. manqua avirer.		Totale.		\$ 1,100 300 carg.
1er janv.	Patriot.	6 m.	Parrsboro'	do	107	Maricao à Boston.	Cimetière, Vineyard Sound, E.-U.	Brouillard; courant et mer sous le vent.		Partiell.		2,000
274 1er mars	Pocahontas.	32	do	do	63	Laissée à Parrsboro'.		Mis en pièc. par la glace durant l'hiver et sortit avec la glace au printemps.		Totale.		400
29 do	Persia.	5	Windsor	Barque en bois, voil.	578	Guantanamo, au bris-		Perdit et voiles déshirées.		Partiell.		1,000
23 mai.	Pioneer.	15	Halifax	Goëlette en bois, voilier.	92	Saint-Jean, N.-B., à Boston, Mass.	Havre de Saint-Jean.	Le nav. n'obéis pas à la barre; s'échoua, contr. une voie d'eau et la chaux mit le feu.		Totale.		2,500 450 carg.
23 do	Plover.	7	St-Jean, Terr.	do	41	Terreneuve, pêche.	Cap-George.	Fort vent et grosse mer.		Partiell.		140
13 nov.	Parlee.		Moncton, N.B.	do	149	New-York à Moncton.	30 milles N. E. du phare d'Arceif Pollock-grève de Nantucket.	Amarrages brisés; échouée.		do		500
13 do	Perseverante.	26	Saint-Malo.	do	109	Saint-Pierre à Sydney-nord.	Port de Sydney-nord.	Crosse mer et brouillard; jetée à la côte.		Totale.		5,000 1,200 carg.
13 do	Paul and Essie.	11	Gloucester.	do	63	Au large de la grève de pêche à Shelburne.	Black Point, comté de Shelburne, N.-E.					

2 jan.	Platiner.		Parrsboro'	Barque, bois, voil'r.	256	Philadelphie.	En mer.	Perdit ses voiles.		Partiell.		200
12 do	Pacoma.	17	do	Goëlette, bois, voil'r.	209	Parrsboro', N.-E., à St-Andrew's, N.-E.	Havre de St-Jean.					
18 oct.	Quickstep.		Liverpool, N.-E.	do	28	Halifax à Port-Hood.	5 m. à l'ouest de White Head Light, mer.	Contracta une voie d'eau et se rempli. en l'bre.		Totale.		300 40.)
13 nov.	Quebec.	24	Windsor	Barque, bois, voil'r.	1462	Liverpool à St-Jean.	Lat. 43° 8' N.; long. 63° 16'.	Essuya un coup de vent, perdit espars et mats.		Partiell.		8,000
12 jan.	Robt. F. Mason.	1	Lunenburg	Goëlette, bois, voil'r.	87	St-Pierre Miquelon à St-Jacques.	Ause Skinner, Saint-Jacques, Terreneuve.	Chassa sur son ancree et échoua d. un ep de vt.		do		1,800
26 mars.	Roland.	8	Charlottetown I.P.-E.	do	348	Cienfuegos à New-York.	Lat. 77° 49' N.; long. 30° 19' O.	Mâts emportés et coula.		Totale.		10,000 30,000
13 oct.	Rock City.	23	Frederickstad.	Barque, bois, voil'r.		Belfast, G.-E., à Miramichi, N.-B.	Env. 50 milles E.S.-E. de l'île de Flint.	Abordage avec la barque <i>Cézouza</i> .		Partiell.		14,000
13 do	Renfrew.	30	Halifax	Goëlette, bois, voil'r.	41	Arichat-Ouest à Saint-Pierre.	Grève-ouest de la riv. Bourgeoise.	Éfait à l'ancree. Lors que ses chaînes se brisèrent.		do		200
275 13 do	Reaper.	24	do	do	25	Sheet Harbour à Arichat.	Côté nord de l'inlet Petit de Grat.	Éfait à l'ancree; chassa s. l'ancree et s'échoua.		do		100
13 do	Rose Mary.	7	St-Jean, Terreneuve.	do	94	St-Jean, Terreneuve.	A Gaul Min'g Association, Sydney-Nord.	L. a goëlette <i>Osprey</i> dragua sur son ancree.		do		1,000
6 nov.	Wioma.	7	Parrsboro'	do	61	Joggins Mtn.	Au large de Dover, NB.			Totale.		40
6 do	Watchman.	8	do	do	46	Dans le port, Parrsboro' à la Baie-Ouest.	Dans le havre de Parrsboro', N.-E.	La barque <i>Huzze</i> l'aborda et emporta son état du foc.		Parti		1,500
2 déc.	Winnifred.		Windsor, N.-E.	Barque en bois, voil'r.	432	Pt-William à la Havane.	Lat. 29° 30', long. 87° 0'	Pssuya du mauvais temps et fut dématée.		do		
17 do	Wellington.	8	Newcastle	Goëlette, fer, vap.	1290	San Francisco à la Havane.	Lat. 43° 30' N., long. 124° 45' O.					
13 nov.	Zambesi.	18	Shanghai.	Goëlette, bois, voil'r.	1564	Yokohama.	Détroit de Juan del Uca.	Abordage dans la brume avec le <i>Fanny Du-bard</i> .		do		

SUPPLÉMENT de la liste des naufrages et des accidents aux navires propres à la mer; etc.—Suite.

Date de l'accident.	Nom du navire.	Age.	Port d'enregistrement.	Grément.	Tonnage enregistré.	Port de portance. Port de destination.	Lieu de l'accident.	Nature de l'accident.	Cause de l'accident.	Pertes de vies.	Perte totale ou partielle.	Montant.
1890. 19 mai.	Algeria.....	19	St-Jean.....	Barque, bois, voil.	620	St-Jean à Belfast.....	Embouch. de la baie de Fundy.	Contracté une voie d'eau.	.....	Partiell.	Partiell.	\$ 5,000 300 carg.
28 oct.	Amos Falkenburg.	37	New-York.....	Goëlette, bois, voil.	172	do Boston.....	Machias, île aux Phoques.	do	.....	do	do	110
16 nov.	A. J. Lloyd.....	13	Shelburne.....	do	26	Green Harbour à Lunenburg.	4 milles S.-E., Ile Port-Matane.	Coulée.....	.....	Totale.	Totale.	600 200 carg.
1 ^{er} déc.	Admiralton.....	35	Halifax.....	do	60	Pris ses quart. d'hiv. à Port-Hawkesbury.	Port-Hawkesbury.....	Chassa sur son ancre et s'échoua sous un coup de vent.	.....	Partiell.	Partiell.	400
1 ^{er} do	Arizona.....	33	Port-Hawkesbury.	do	49	do	do	Chassa sur son ancre; abordage avec le <i>Bessie Louise</i>.	.....	do	do	100
1 ^{er} do	A.S. Townsend	12	Sydney.....	do	74	Canso à Discoussou ..	Havre de Poullamond, Passage de Lennox.	Chassa sur son ancre et s'éch. s. un cp de vt.	.....	do	do	100
8 do	Annie Gaetz.....	12	Halifax.....	do	36	Grand River, I.P.-E., à Halifax.	Port-Hawkesbury ..	La goëlette <i>Bessie C. H. s'échoua</i> sous un coup de vent et porta sur le <i>A. G. dontelle porta le greement d. ponts.</i>	.....	do	do	300
23 mai.	Annie Harpér.....	8	St-Jean, N.-B.	do	93	Saint-Jean, N.-B., à Quaco.	à Barre à l'emb. de Gr. Riv. au Saumon, Anse St-Jean, N.-B.	Echouée; manqué à virer.	.....	do	do	250
1 ^{er} déc.	A.H. Lennox.....	24	Etats-Unis ..	do	68	Georgetown, I.P.-E., à Portland, Me.	à Extrém. N. de l'île Domino, mauvais fond, White Head, N.-E.	Echouée; manqué à virer.	.....	Totale.	Totale.	1,500 300 carg.
4 do	Atalia.....	32	Guaysboro'.....	do	34	Pt-Mulgrave à Souris, I.P.-E.	Souris, amarée au quai du ch. de fer.	Echouée.....	.....	Partiell.	Partiell.	250

1 ^{er} do	A. G. Heisler.....	4	Lunenburg.....	do	96	Halifax à Gabarouse.....	Havre de Gabarouse, C.-B.	Echouée; chassa sur son ancre et s'échoua.	.....	do	do	1,000
1 ^{er} do	Alice.....	4	Gloucester, Mass.	do	75	Gloucester, voyage de pêche.	Lingan, C.-B.....	Echouée; coup de vent.	.....	Totale.	Totale.	3,000 700 carg.
1 ^{er} do	Amur.....	11	Pictou, N.-E.	Barque en bois, voil.	770	Whyococmagh à Liverpool, G.-B.	An large de l'île Scatarie.	Coup de vent.	.....	Partiell.	Partiell.	150
27 do	Alice.....	18	Parrsboro'.....	Goëlet. en bois, voil.	54	Parrsboro' à St-Jean.	Anse au Sablé, havre de Saint-Jean.	Tem pête de neige; échouée.	.....	do	do	4,000
er do	Angelina.....	24	Machias, Me.	Brigan. en bois, voil.	270	St-Jean à Demerara.....	Lat. 38° 51' N., long. 61° 25' O.	Divers; bourrasque, embarqua une lame et fut couchée sur le flanc.	.....	Totale.	Totale.	3,333 carg.
2 do	Alice.....	13	Windsor.....	do	137	Lunenburg aux Bahamas.	Lat. 31° 13' N., long. 59° 54' O.	Essuya un gros grain; aband.	.....	do	do	3,500 400 carg.
9 nov.	Annie.....	16	Sydney.....	Rem'q. en bois, vap.	113	Ancré au quai dans la baie de Whyococmagh.	.....	C. de vent; mis en pieces c. leq.	.....	Partiell.	Partiell.	100
9 déc.	A. C. Watson.....	18	Saint-Jean.....	Goëlet. en bois, voil.	112	Saint-Jean à Boston.....	Ile Flushing, Portsmouth, Newhaven.	Bourrasque; jetée à la côte.	.....	do	do	800
13 nov.	A. Elliott.....	12	Annapolis.....	do	30	Pereau à Saint-Jean, N.-B.	Près de l'île Haute, baie de Fundy.	Bourrasque; dérivé s. les roch.	.....	Totale.	Totale.	200
4 déc.	Acadian.....	7	Charlottetown	do	76	Boston à Rustico, I.P.-E.	Havre de Rustico.....	Ancrèet chaînes perd.; échouée.	.....	Partiell.	Partiell.	500
— juill.	Annie McGee.....	11	Halifax.....	do	59	Gaspé à Halifax.....	Côte du Labrador.....	Jeté à la côte à Harrington Har., et vendu.	.....	do	do	2,000 100 carg.
10 juin	Albani.....	7	Québec.....	do	110	Québec à côte Française.	Près de la Pointe Riche, fleuve Saint-Laurent.	Ecrasée dans la glace.	.....	Totale.	Totale.	1,140 2,000 carg.
11 oct.	Alexina.....	18	do	do	114	Havre de Québec.....	A la quarantaine, rivage de St-Thomas, fleuve St-Laurent.	Abordée par le <i>Oren Holma</i> , et coulée.	.....	do	do	500
13 do	Ayr.....	4	Saint-Jean ..	do	124	St-Jean à New-York.....	Récif Catcombe ..	Echouée; erreur en distinguant entre 2 feux.	.....	Partiell.	Partiell.	20
3 août	Adelia.....	21	Annapolis.....	do	163	Digby à Boston.....	Ile aux Atocas, Maine, E.-U.	Echouée.....	.....	Totale.	Totale.	200
18 oct.	Blizzard.....	7	Lunenburg.....	do	132	Lunenburg à Mayaguz, P.R.	Lat. 30° 31' N., long. 65° 1' O.	Contracté une voie d'eau.	.....	do	do	5,000 8,375 carg.
1 ^{er} déc.	Blondel.....	32	St-Jean, Terre-neuve.	do	66	Grande-Rivière, I.P.-E., Halifax.	Port-Hawkesbury ..	Abordage avec la <i>Névé G.</i>	.....	Partiell.	Partiell.	200
8 do	Bessie Louise.....	11	New-Charlisle, P.-Q.	Brigan. en bois, voil.	138	Laisse à Port-Hawkesbury.	do	La goëlette <i>Morie Zepherone</i> sur la <i>B. L.</i> , et emporta son grément des bords.	.....	do	do	250

SUPPLÉMENT de la liste des naufrages et des accidents aux navires propres à la mer, etc.—Suite.

Date de l'accident.	Nom du navire.	Age.	Port d'enregistrement.	Gréement.	Tonnage enregistré.	Port de partance.	Lieu de l'accident.	Nature de l'accident.	Cause de l'accident.	Pertes de vies.	Montant.
1890. 16 déc.	Badger	3	Victoria, C.-B.	Sloop, en bois, vap.	29	Victoria à Cheminai	Environ 10 milles de Victoria.	Echoué; tube defect. dans la chaudière.		Totale.	\$ 3,000
1er do	Beatrice	7	Lunenburg	Goélet, en bois, voil.	79	Summerside à New-London, I.P.-E.	Ile Hogge, I.P.-E.	Echouée; brouillard et grosse mer.		do	2,000
1er do	Bella May	4	Halifax	do	79	Halifax à Sydney	Havre de Gabarouse	do		do	1,500 carg.
17 do	Blanche	8	Sydney	do	220	Standoning à Boston	Ile Ocrakoke, Caroline du Nord.	Echouée; jetée à la côte par un coup de vent.		do	6,000 carg.
12 do	Byrtle	1	Saint-Jean	do	92	Saint-Jean à Boston	Isle of Shoals, Mass.	Petit son char-gement déporté; autres avaries.		Partiell.	30 233
13 sept. 27 déc.	Barcelona	12	Dundee	Str. en fer.	1,856	Middleboro', Qué.	Récif de l'île Rouge	Echoué		do	600
8 oct.	Crown Jewel	22	St-Jean, N.-B.	Barque, en bois, voil.	176	Londonberry à Sydney, C.-E.	Au large de Quaco, baie de Fundy. Lat. 50° 52' N.; long. 38° 43' O.	Frappe par un grain et démanté. Perdit son hui- nier; vent changé soudain		do	1,200 carg.
1er déc.	Chief Commander	1	Pictou, N.-E.	Goélet, en bois, voil.	38	Havre de Pictou à la Pointe au Sauvage, havre de Pictou.	Au large de la Pointe au Sauvage, havre de Pictou.	Echouée; coup de vent.		do	300
29 nov.	Costa Rica		Corinto	Barque, en fer, vap.	1274	San-Francisco à la Baie du Départ.	Au rivage, en avant du steamer Jean De Fuca.	Echouée; contre-courants et brume épaisse.		Totale	60,000
12 oct.	Cleopatra		Buenos-Ayres	Barque, en bois, voil.	600	Québec à Buenos-Ayres.	Conway Inlet, côté nord, I.P.-E.	Echouée pour sauver l'équi-page.		Totale	6,000 carg. 2,000
6 do	Conga	1	Shelburne	Goélet, en bois, voil.	196	Port-Mulgrave à Saint-Jean, Terre-Neuve.	Bayfield, N.-E., amar-rée au quai.	Coup de vent soudain.		Partiell.	500
1er déc.	Catherine	24	Arichat	Goélet, en bois, voil.	61	Saint-Pierre, C.-E., Guysboro, N.-E.	à l'île Brulée, île Jaurvin.	Echouée; coup de vent; chaînes brisées et jetée à la côte.		do	200 carg. 110

22 do	Cleddu Belle	14	St-Jean, T. N.	Brigantin en bois, voilier.	114	Carbonear, T. N., à Sydney-Nord.	à Pointe Aconi	Erreur; touché fond; échoué pendant 3 hrs.		do	750
23 oct.	C. M. Mader	2	Lunenburg	Goélet, en bois, voilier.	88	Grace Bay à Liverpool, N.-E.	Grace Bay	Echouée; détraquée au remorq. et dérivée à ter.		do	1,000
12 déc.	Charibel	14	Charlottetown, I.-P.-E.	Barque, en bois, voilier.	421	Charlottetown aux Bermudes.	Récif de Point-Prim.	Echouée; mauvais temps et grosse mer.		do	
21 nov.	Canadian	12	Shelburne	Brigantin, en bois, voilier.	231	Port-au-Prince à Providence, R.I.	Extrémité est de Rocky Rock, Bahama.	Echo.; brouillard et temps à grains.		Totale	4,600 carg. 3,000
1er déc.	Cétewayo	11	Halifax	Goélet, en bois, voilier.	20	Baie des Glaces à Gêbarouse.	Havre de Gabarouse.	Echouée; coup de vent extraordinaire.		do	400 carg. 300
12 do	Concut	12	Boston	do	781	Sydney, C.-B. à New-York.		Essuya une série de bourrasques.		Partiell.	2,000
24 jan.	Crown Jewel	23	St-Jean	Barque, en bois, voilier.	716	Sydney-Nord à New-York.	Océan Atlantique	Aucune nouvelle depuis son départ.		12 Totale	10,000 carg. 1,920
26 déc.	Carrick	13	do	Brigantin, en bois, voilier.	314	New-York à Digby, N.-E.	Phare de Vineyard Haven.	Coup de vent, brise ses chaînes et jet à la côte.		Partiell.	5,500
15 mai.	Cacouna	6	Montréal	do	1451	Montréal à Sydney	Au large de St-Denis.	Aborda le rem. McVaughan.			
14 do	Canopus	19	Liverpool, G.-B.	do	1818	Liverpool à Montréal.	Récif de Cacouna.	Ech.; le pilote s'est tr. d. feux.			
14 sept.	Champion	19	Québec	Remor. en bois, vap.	90	Havre de Québec	En aval de Québec.	Abord. avec la barque Sigée.		1 Partiell.	3,470
23 mai.	Chatham	16	Louisbourg	Barque, en bois, voil.	700	Québec	Lat. 46° 0'; long. 30° 0'			6 Totale	4,000 carg. 500
1er déc.	Daniel Marey		Boston	Goélet, en bois, voil.	109	Boston à Port-Wil-lams.	Au large de Harborville, N.-E.	Chavirée et coulé corps et biens.		do	5,000
20 do	Dare	8	San-Francisco	do	247	San-Francisco à Tacoma.	4 milles à l'ouest de Port-Carmanah.	Ech.; coup de vent de terre.			
24 août.	D. H. Morris	14	Halifax	Barque, en bois, voil.	1197	St-Thomas à la Grande-Bretagne.	Près de Saint-Thomas, fleuve Saint-Laurent.	Echouée.			
17 nov.	Dominion	7	St-Jean, T. N.	Goélet, en bois, voil.	79	Québec à Carbonear	Havre du Bic. Feu.			Totale	1,400 carg. 1,000
1er déc.	E. D. Myra	12	Lunenburg	do	43	Chéticamp à Halifax.	Côté ouest du havre de Port-Hood.	Ech.; violent coup de vent et grosse mer.		Partiell.	400
28 oct.	Eugenie	11	Halifax	Brigantin, en bois, voilier.	145	Saint-Thomas à New-York.	Barre de Jones' Inlet, Long-Island.	Echouée; erreur de boussole et chang. sur la barre.		Totale	5,000 carg. 10,000
1er déc.	Evangeline	5	do	Goélet, en bois, voil.	23	Halifax à Port-Hood.	Côté ouest de l'île de Port-Hood.	Ech.; coup de vent et g. mer		Partiell.	200 carg. 400

SUPPLÉMENT de la liste des naufrages et des accidents aux navires propres à la mer, etc.—Suite.

Date de l'accident.	Nom du navire.	Age.	Port d'enregistrement.	Gréement.	Tonnage enregistré.	Port de portance. Port de destination.	Lieu de l'accident.	Nature de l'accident.	Cause de l'accident.	Pertes de vies.	Montant.
1890.											
4 déc.	E. B. Newcomb	8	Parrsboro'	Goélette en bois, voilier.	91	Rockland, Me., à l'Anse Bellevue.	Havre de Machias, Me.	Echoué; tempête.		Totale.	2,200 \$
30 oct.	Echo	7	St-Jean, N.-B.	Briganin en bois, voilier.	354	Floride à Saint-Jean, N.-B.	Vineyard Sound, Mass.	Echoué; brouillard épais; ne peut voir les bonés.		Partiell.	700
25	Elmer E. Harriet.	25	Charlottetown, I. P. E.	Goélet, en bois, voil. do	41	Voyage de pêche	Détroit de Belle-Île.	Echouée.		Totale.	600 carg. 2,000
26	Etna	14	Portland, Me.	do	297	St-Jean à New-York	Havre de Bliss, N.-B.	Ech.; tempête; ancres brisées.		Totale.	1,400 carg.
1er do	Euxine	30	Arichat.	do	38	Souris à Halifax.	Havre du Canso.	Ech.; tempête; jetée à la côte.		Totale.	200 carg.
26 do	Emma	23	Victoria.	Steamer	25	Victoria à Nanaimo.	Pin Rock, havre de Victoria.	Ech.; ni bonés, ni balises.		Partiell.	200
24 do	Elizabeth	14	Annapolis	Goélette en bois, voilier.	126	Boston à Port-Lorne.	Parr's Port, Digby Gut	Manqué à virer en partant, et emp. sur les rochers.		do	2,000 carg. 1,000
20 do	Eurydice	26	St-Jean.	Navire en bois, voil.	1247	Liverpool à Pensacola, N.-E.	Au large de Shelburne, N.-E.	Dans un temp. p. ses v. et cou. Grandes tempêtes.		Totale.	10,000
2 do	Estella	6	Digby.	Brigan, en bois, voil. do	270	Riv. à L'Ours, N.-E., à Bridgeport, N.-E.	Côté nord du Golfe.			Partiell.	400
	Edmund	11	do	do	148	St-Jean aux Faribaudes, Indes Occidentales.	Atlantique.	Fas de nouvel. depuis son départ.		7 Totale.	4,000 carg. 1,517
4 déc.	Etta Stewart.	18	St-Jean.	Barque en bois, voilier.	786	Petite Baie Glacée à St-Jean.	Quai de l'île aux Perdrix, bassin Minas.	Très avariée par la tempête.		Partiell.	5,000
26 do	Emerald.	44	Lunenburg.	Goélette en bois, voilier.	27	Halifax à Blandford.	Bassin Prospect.	Tempête de neige et de vent; chain, brisées; jetée à la côte et m. en pièces		Totale.	500 carg. 900

8 do	Edith	18	Halifax.	Briganin en bois, voilier.	172	Démara à Halifax.	35° 25' N. lat.; 73° 30' O. long.	Coupé quelq. es. par; temp. et dépr. d. la carg.		Partiell.	2,500
6 oct.	Emerald.	16	Ile du P.-E.	Goélette en bois, voilier.	25	Pictou à Georgetown.	Havre de la Malbaie	Echoué; coup de vent et brouillard.		Totale.	500
2 déc.	Emma Payznt	18	Windsor.	Barque en bois, voil. do	846	Philadelphie à Dun-kerque.	Long. 38° 30'; lat. 58° 40'.	Gros temps.		Partiell.	3,500
13 nov.	Frank W.	8	Saint-Jean.	Goélet, en bois, voil. do	99	Moncton à Port-Smouth, N.-E.	Récif de l'île aux Oies, par du Port-Jones, Me Sandy Beach, Gaspé.	Echoué; manqué à virer.		do	100
2 déc.	Fearles.	14	Guernsey.	do	79	Gaspé à Lisbonne.		Echoué; enlay. du feu; bouée perdue.		do	1,000 carg. 4,500
2 do	Florence C.	5 m.	Pictou, N.-E.	do	97	Lac Bras d'Or à Boston	70 m. S. O. du Cap Sabie.	Divers; l'eau atteignant la chaux a mis le feu.		Totale.	5,500 carg. 904
3 do	Flying Mist	23	Sydney C.-B.	do	18	Richibouctou à Char-lottetown.	Barre Richibouctou	Echoué; courants inconnus		Totale.	500 carg. 40
9 do	Florence C.		Pictou, N.-E.	do		Marble Mountain à Boston.	Au large de la côte sud, N.-E.	Divers; incendie p. la chaux		do	7,300 carg. 650
do	Fred. E. Cox.	9	Guysboro'	do	145	New-York à Halifax.		Pend. le voyage, pont, voiles, etc., emportés; dut jeter 1,500 boiss. de maïs à la mer.		Partiell.	500 carg. 600
19 sept.	Falcon	14	Tonsberg.	Barque en bois, voil.	396	Québec à la Grande-Bretagne.	Havre de Québec.	Abordage avec la barque <i>Magnificent</i> .		Totale.	200 carg. 50
13 nov.	George Williams.	13	Sydney, C.-B.	Goélette en bois, voilier. do	17	Petite Baie Glacée à Wilycomagh.	Entrée du Grand Bras d'Or.	Abordage et coulée.		Totale.	100
1er déc.	Granada	33	Port-Hawkesbury.	do	58	Stationné dans le port de Hawkesbury.	Port-Hawkesbury.	Echouée; jetée à la côte par un coup de vent.		Partiell.	250
1 do	George	27	Halifax.	do	29	Canso à New-Harbour.	Coddle's Harbour	Echouée; jetée à la côte p. un coup de vent.		do	250
4 do	Gondola	7	Saint-Jean.	do	186	Boston à Deux-Rivières	A l'intér. de Seguin, Me	Echouée; perdu sa grande voile en allant à la côte.		Totale.	6,000
15 juin.	Flora.	18	Québec.	Rem. en b., à vapeur.	25	Havre de Québec.	Havre de Québec.	Partiel, détruite par le feu.		Partiell.	1,000
29 sept.	Falka.	13	Christiania.	Barque en bois, voil.	677	Malbaie à Glasgow.	Tignish, près la Pointe-Nord, I. P. E.	Perte totale.		Totale.	10,000 carg. 12,000

SUPPLÉMENT de la liste des naufrages et des accidents aux navires propres à la mer, etc.—*Suite.*

Date de l'accident.	Nom du navire.	Age	Port d'enregistrement.	Gréement.	Tonnage enregistré.	Port de partance. Port de destination.	Lieu de l'accident.	Nature de l'accident.	Cause de l'accident.	Pertes de vies.	Perte totale ou partielle.	Montant.
1890.												
13 déc.	Gladys	8	Saint-Jean.....	Goélet, en bois, voil.	148	New-York à St-Jean... cer.	3 m. N. O. Cap-Spen.	Coup de vent; vites d'eau et Echouée; coup de vent.			Partiell.	\$ 150
27 do	G. Stanley	nuf	Amherst.....	do ..	124	Deux-Rivières à Boston	Pointe-Porphire....	Echouée; coup de vent.			Totale.	8,000 carg.
27 do	Gertie.....	6 m.	Parrsboro'	do ..	98	Parrsboro' à Saint-Jean N.-B.	Mispec, N.-B.....	Coulée			do ..	4,400 do
18 août.	Harry W. Lewis.	1	Saint-Jean.....	do ..	297	Bristol, Ang., à Sydney, C.-B.	Lat. 42° 31' N.; long. 24° 27' O.	Le gréement de tribord a cédé.			Partiell.	250
1er déc.	Helen M. Crosby.	25	Port-Hawkesbury.	do ..	64	Port-Hawkesbury....	Port-Hawkesbury....	Jeté à la côte par un coup de vent.			do ..	100
1er do	Hector	15	Arichat	do ..	25	Charlottetown à Halifax.	Havre de Canso.	Abordage avec le <i>Lida</i> et le <i>Jazzu</i> .			do ..	100
27 do	Hyacinthe.....		Saint-Jean, T. N.	do ..	29	Baie des Vaches à Sydney-Nord.	Récif du Petit Bras d'O.	S'est trompé de feu; a touché un réc. et coulé.			Totale.	700 carg.
6 août.	Hanna	18	Christiania.....	Barque, en bois, voil.	955	Québec.....	Lon. 48° 46'; lat. 30°..	Abordage avec une banquise.			Partiell.	4,500
19 sept.	Honolulu.....	8	Saint-Jean.....	Navire, en bois, voil.	1599	Philadelphie à Hiogo, Japon.	Lat. 27° 55' N.; long. 129° 18' E. Ile Loocheo	Pris dans une violente temp.			do ..	1,000
25 oct.	Isaac Burpee,	10	do	do ..	170	Amboy-Stud, E.-U., à Saint-Jean, N.-B.	Baie Rattan	Abordage avec une barge.			do ..	750
1er déc.	Isabella	13	Halifax.....	do ..	109	Crapaud, I.P.-E., à Boston.	Havre d'Arichat.....	Echoué; coup de vent.			do ..	500 carg.
6 août.	Isabel.....	10	Charlottetown	Barque, en bois, voil.	350	Antilles angl. à Québec	Havre de Québec.....	Abordé par le str. <i>Nepigon</i> .			Totale.	10,000 do
23 juill.	Idaho	2	Londres, Ang.	Vapeur en acier.	2401	Montréal à Liverpool.	4 m. S. O. Pointe Anticosti.	Echoue sur un roch, non incl. sur la carte.			do ..	160,000 do 650,000

17 nov.	James Rourke.	7	Saint-Jean.....	Goélette en bois, voilier.	85	Quaco, N.-B., à Rockland, Me.	Fownes' Beach, Baie de Fundy.	Echouée; grosse mer et vent.			Partiell.	600 carg.
1er déc.	James Davis	8	Halifax.....	do ..	47	Cap Canso à Summerside, I.P.-E.	m. O. de riv. Tony, Anse Picotou.	Echouée; coup de vent.			do ..	700
1er do	Jessie	7	Lunenburg	do ..	40	Halifax à Sydney, C.B.	Havre de Sydney....	Détachée son ancre par un coup de vent et portée sur le s. <i>Cap Breton</i> .			do ..	200
1er do	J. W. Durant.	4 m.	Parrsboro'	do ..	147	Shulie, N.-E., aux bordes de Moncton.	Shulie, N.-E.....	Echouée; coup de vent.			Totale.	8,000 carg.
.....	J. P. Ames.....	3	Moncton.....	Goélette en bois, voilier.	86	Stationnée au quai, Moncton.	Moncton.....	Engagée dans la boue; renversée et perdue.			Totale.	100 carg. 2,500
1er déc.	James Ryan.....	8	Port-Medway	do ..	48	Arichat à Halifax.....	Havre du Canso.....	Echouée.....	Tempête.....		Partiell.	100
1er do	Jewel.....	14	Lunenburg	do ..	52	Georgetown à Lunenburg.	Crow Harbour.....	do ..	do ..		do ..	300 carg.
7 nov.	Jacques	6	Yarmouth.....	do ..	58	Mont Stewart à Halifax.	Middle Ground, Passage-ouest, Marie-Joseph.	do ..	do ..		do ..	550
218 23	Johanne.....	30	Holmstrand	Barque en bois, voilier.	1168	Havre de Québec.....	Havre de Québec.....	Abordage avec la barque <i>Valborg</i> pendant une tempête.			do ..	600
8 août.	L. H. Davies.....	10	Charlottetown	Goélet, en bois, voil.	33	Picton à Charlotte-town, Prince-Edouard.	5 milles à l'O. du phare de file au Caribou.	Grand mat emporté.			do ..	250
14 nov.	Lawrence	2	Lunenburg.....	do ..	87	Lunenburg à l'île du Prince-Edouard.	Le steamer traversier de McPherson, le <i>Canso</i> .	Echouée.....	Manqué à virer, et jetée à la côte.		do ..	100
8 oct.	Letitia May	9	do	do ..	41	Whitehead, pêche.	Rocky ledge, j m. à l'O. du phare de White-Head.	Echouée.....			Totale.	700
6 nov.	Lady Kay	13	Halifax.....	do ..	31	Jeddore à Port-Hawkesbury.	S. S. O. du phare de White-Head.	do ..	Gros temps.....		do ..	600 carg. 747
1er déc.	Lelia Linwood	20	Port-Hawkesbury.	do ..	64	Stationnée à Port-Hawkesbury.	Port-Hawkesbury	do ..	Tempête.....		Partiell.	200
4 do	Laura Victoria	2	Arichat.....	do ..	38	Halifax à Descoussé.	Descoussé Beach infér.	do ..	Tempête.....		do ..	200
1er do	Lida & Lizzie.	24	do	do ..	56	Descoussé à Halifax.....	Côté sud du havre de Canso.	do ..	do ..		do ..	300
3 do	L. Edna.....	14	Saint-Jean.....	do ..	68	Saint-Jean, N.-B., à Quaco.	Embouchure du havre de Saint-Jean.	do ..	Vent et neige		do ..	400 carg.
12 oct.	Lord Mayo.....	18	Halifax.....	do ..	97	Calais, Maine, à Parrsboro'.	Entrée de la rivière Parrsboro'.	do ..	Manq. à virer; jetée à la côte sur des récifs.		Totale.	1,000 carg. 1,300

SUPPLÉMENT DE LA LISTE DES NAUFRAGES ET DES ACCIDENTS AUX NAVIRES PROPRES À LA MER, ETC.—*Suite.*

Date de l'accident.	Nom du navire.	Age	Port d'enregistrement.	Grément.	Tonnage enregistré.	Port de partance. Port de destination.	Lieu de l'accident.	Nature de l'accident.	Cause de l'accident.	Pertes de vies.	Perte totale ou partielle.	Montant.
1890.												\$
28 déc.	Lulu.....	17	Boston, Mass.	Goëlette en bois, voilier.	450	Windsor à New-York.	A 28 milles N. N.-E. de l'île aux Phoques Machias.	Châmes brisées; mis à la côte pour sauver le navire et le cargaison.	Coup de vent.		Légère.	
1er do	Little Annie..	12	Digby.....	do	27	Tiverton, I. P. E., à Halifax.	à l'île McNab, d'Halifax.	Abordé l' <i>Isabel</i> .				1,500
6 août.	Lake Nepigon.	15	Montréal....	Str en fer.	2207	Liverpool à Québec.	Havre de Québec.	Avarié par le feu.			Partiell.	100
23 do	Lizzie.....	29	Ottawa.....	Steamer en bois.	65	Havre de Québec.	Près l'île Scattarie, C.-B.	Frappée par un grain; mât de mis. emporté.			do	1,400
— oct.	L. & S.....	10	Halifax.....	Goëlette en bois, voilier.	63	Baie-des-Vaches à Halifax.		Echouée.	Bourrasque.	8	Totale.	2,000
1er déc.	Lady Franklin	30	St-Jean, T.-N.	do	246	Antigonish d'Halifax.	Meagher's Beach.	Epaves trouvées à terre.			do	1,600
1er do	Lantana.....	6	Charlottetown	Brigan. en bois, voil.	96	New-York à Saint-Jean, T.-N.	Shag Rock, Baie Ste-Marie, T.-N.	Abandonné et navire échoué.			do	4,000
3 do	Laura A. Smith	4	Lunenburg...	Goëlette en bois, voilier.	87	Jamaïque à Lunenburg.	Lat. 30° 20' N., long. 70° W.				do	2,000
— do	Leonora B. Winter.	2	do	do	42	Boston, Mass., à Lunenburg.	à l'Atlantique.	Pas de nouvel départ.			do	400
19 mai.	Laurel.....	20	Windsor.....	do	42	Rockland à Saint-Jean, N.-B.	Pointe Sudsey, rivière aux Pommes, N.-E.	Signal de brume ne fonctionnant pas.			Partiell.	100
4 nov.	Lorraine.....	14	Lunenburg...	do	68	Havre de Québec au Havre Breton, T.-N.	Récif de l'île Lark.	A pris le feu rouge pour une boutée-gaz.			do	500
.....	Loveito.....	39	Saint-André..	do	12	.....	Naufragé au Grand-Manan il y a plusieurs années.					
6 nov.	Margaret Ann	10	Pictou.....	do	53	Tatamagouche à Petite Baie Glacée.	Black Pt., Little Harbour, Anse Pictou.	Echouée.			Partiell.	500

3 déc.	Mabel.....	7	Digby.....	do	38	Saint-Jean, N.-B., Westport, N.-E.	Pointe Lepréau.	Gros coup de vent et neige.			do	150
4 nov.	Magnificent..	27	Liverpool, G. B.	Barque en bois, voil.	1283	Québec à Greenock.	Au large de la pointe est d'Anticosti.	Essuyé un coup de vent.			do	60
12 do	Marie.....	27	Norvège.....	do	663	Barrow, G.-B., à Charlottetown, I. P. E.	Baie Aspy, C.-B.	G. coup de vent; perd ses voiles.			Totale.	20,000
1er déc.	Marie Euphrasie.	12	Iles de la Madeleine.	Goëlet. en bois, voil.	39	Halifax aux îles de Madeleine.	à la côte.	Coup de vent.			Partiell.	20,000
5 do	Marie A.....	14	Lunenburg...	do	45	Canso au havre aux Bouches.	Pilot-Harbour, S. de C.	Echappée sur ancre et jetée à la côte.			do	300
4 do	Mary Ann...	43	Arichat.....	do	29	Saint-Pierre, C.-B., à Descousse.	à la côte.	Jetée à la côte par un c. de v.			do	150
5 do	Mineola.....	3 m.	Windsor, N.-E.	do	125	Haiti à Boston.	Au large du cap Hatfield.	Mau temps; p. s. ch. de pont.			do	50
20 nov.	Mable.....	20	Gruyboro'...	do	43	Main à Dieu à Scattarie.	Au large du Eastern-Rock, île Scattarie.	Acalmie et forte marée.			Totale.	500
15 déc.	Maria Matilda	81	Arichat.....	do	96	Arichat à Petit Grat, C.-B.	Petit de Grat Inlet.	A l'ancre, s'est rem. et a coulé.			Totale.	450
10 do	Marie Anne	14	Iles de la Madeleine.	do	46	Halifax à Baie Aspy.	Petit Bras-d'Or.	Touché un rocher et fut échoué.			Partiell.	160
29 nov.	Marie Erzélite.	2	Québec.....	do	111	Saint-Pierre à Québec.	Île Saint-Charles, N. O. d'Anticosti.	Coup de vent; jetée à la côte.			Totale.	4,000
1er déc.	M. E. Lloyd..	24	Shelburne...	do	17	Aucun port.	Entrée du havre de Bouquet.	Chavirée et coulée.		3	do	6,000
.....	Maggie Mil-lard.	7	Liverpool...	do	120	Sydney à Halifax.	Gabarouse.....	Grosse tempête; échouée.			do	250
— déc.	Mauld Pye....	7	St-Jean.....	do	100	Moncton à Boston.	Booth Bay, Boston.	Grain.....			Partiell.	2,000
17 do	Meteor.....	5	St-Jean, Terr.	do	62	Placentia à Baie Glacée.	Au large des brisants de Louisbourg.	Echouée; coup de vent.			Totale.	2,000
23 juill.	Minnie E.....	9	Charlottetown	do	95	Baie des Vaches à Cap Race.	à 3 milles au nord du phare du cap Race.	Perlu voiles, etc.			do	2,500
4 déc.	Morier.....	4	Liverpool...	do	136	Charlottetown à Linn, Mass.	Détroits du Nord.				Partiell.	450
17 sept.	Minnie.....	5	Charlottetown	Brigan. en bois, voil.	423	Cardiff au Brésil.	En entrant dans le havre Matanham.				Totale.	500
1892.					1283	Québec.....	Havre de Québec.	Abordée avec le <i>Falcon</i> .				2,000
19 sept.	Magnificent..	27	Liverpool....	Barque en bois, voil.	155	Québec à Saguenay.	Les Eboulements.	Toucha un récif.			Partiell.	200
1890.	Marie Elmire.	4	Québec.....	Goëlet. en bois, voil.	84	Saint-Pierre à Québec.	14 milles O. de la baie d'Anticosti.	Jetée à la côte par un gros coup de vent.			Totale.	2,500
13 oct.	Marie Delphine.	7	do	do	44	St-Jean à Margaretsville.	Jetée Margaretsville.	Dern à été coulé.			do	400
1er déc.	Mirzaph.....	25	Digby.....	do							do	100

Supplément de la liste des naufrages et accidents aux navires propres à la mer, etc.—Suite.

Date de l'accident.	Nom du navire.	Age	Port d'enregistrement.	Grément.	Tonnage enregistré.	Port de partance. Port de destination.	Lieu de l'accident.	Nature de l'accident.	Cause de l'accident.	Pertes de vies.	Perte totale ou par-tielle.	Montant.
1890.												
15 mai	McNaughton.	4	Montréal	Reno. en bois, vap.	50	Havre de Québec.	Au large de St-Denis.	Incendie			Partiell.	\$ 3,000
1er nov.	Margaret.	27	do	do	86	Quartiers d'hiver	Bassin Louise				Totale.	4,000
17 do	Marie Vigi-lante.	11	Québec	Goëlet, en bois, voil.	114	Rive Nord à Québec.	Pentecôte	Démâté par un coup de vent.			Partiell.	500
21 mai	Martha	27	Frederikstad	Barque en bois, voil.	256	Christiania à Québec.	Cod-Roy, Terre-neuve.	Echouée; mise en pièce.			Totale.	2,560
8 sept.	Mary Graham.	13	Maryport	do	676	Québec à Newcastle.	Garganelle, près de la Pointe Riche.	Echouée; le phare ayant été détruit par l'incendie.			do	15,000
7 oct.	Mary Jane	41	Halifax	Goëlet, en bois, voil.	44	Pictou à Miramichi.	Récif nord du Cap Jourmain.	Jetée à la côte par un c. de v.; partie totale.			do	500 300 carg.
6 nov.	Minister of Marine.	17	St-Jean, N.-E.	Navire en bois, voil.	1648	Manila à New-York.	Durant un voyage.	Contractée une voie d'eau; gov. avarié.		3	Partiell.	1,650
14 oct.	Michigan	3	Londres	Str. en fer	1939	Middleborough à Montréal.	Lac Saint-Pierre	Abordage.			Inconnu.	
17 déc.	Mabel	8	Digby	Goëlet, en bois, voil.	38	Westport, N.-E., à St-Jean, N.-B.	Havre de Roving Bull.				Partiell.	1,000
15 do	Mary Stevens	31	Arichat	do	31	Halifax à Arichat	Ile Ridge, côte de la N.-E.	Abord, avec un nav. inconnu.			do	500
1er do	Nettie M. G.	1	Halifax	do	32	Halifax à Souris, I.P.-E.	Port-Hawkesbury	Abordage.			do	200
8 do	Nettie M. G.	1½	do	do	32	White-Head à Souris, I.P.-E.	do	Echouée; coup de vent.			do	300
9 do	Newfield.	19	Ottawa	Goëlet, en fer, vap.	502	Westport à Cap Sable.	6 milles O. S. O. du phare de l'île aux Pins	Explosion		3	do	3,000
1er do	Native Lass.	1	Sydney	Goëlet, en bois, voil.	68	Sydney - Nord à Halifax.	Chenal Saint-André.	Echouée; coup de vent.			do	500
27 do	Nellie B	2	Lunenburg	do	87	Baie Glacée	Ile Rabbie, baie Chéda-bouctou.	do			Totale.	3,000 300 carg. 3,000 200 carg.

24 do	Nimble	27	Halifax	do	44	Arichat à Halifax	Cap Auguste	Temp. de neige; touché et coulé			do	1,000 carg. 3,000
4 sept.	Nellie Pickup.	1	Annapolis	do	150	Cienfuegos à Jamaïque.		Chavire dans le voyage.			do	8,000
3 déc.	Nellie Watters	3	St-Jean	do	96	Portland à Boston	20 milles du havre de Boston.	Perdu q. voiles; coup de vent.			do	560
2 mai.	Norse King	2 m.	Londres	Str en ac.	1935	Anvers à Montréal.	Lat. 48° 13' N.; long. 49° 15' O.	Touch. une ban- quise.			Partiell.	
	Norwood	16	Christiania	Navire en bois, voil.	1587	Greenock à Québec.	Golfe St-Laurent				Totale.	20,000
	Nimrod		Allemagne	do	695	Pictou à Liverpool, G.B.		P. de nouv.dep. son départ.		12	do	15,000
6 nov.	Olive J	9	Halifax	do	57	Port-Hawkesbury	Hav. de Grande Riv.	Abord. avec la goél. <i>Nova B. Winter.</i>			Partiell.	4,483 123
28 oct.	Oregon	7	Liverpool, G.B.	Goël. en bois, voil.	2273	Liverpool à Québec et Montréal.	½ m. N.E. par E., ½ m. E., bassin Louise.	Haut-fond inc. échouée.			do	100
25 août.	Omega	37	Halifax	Goëlette en fer.	55	Bouctouche à Pictou.	Au large de Cocagne.	Chavirée; trop grand charge-ment de pont.			Partiell.	100 carg.
1er déc.	Ottawa	24	Yarmouth	do	54	Cocagne à Pictou	Port-Hawkesbury	Ch. sur son anc. et jet. à la côte			do	300
2 do	Onward	20	Charlottetown	do	52	Boston à Charlotte-town.	Environ 30 m.E. par N. du phare de Little Hope.	P. un c. de vent. Coup de vent; voiles, etc., en- portées.			do	150
1er do	Omega	35	Halifax	do	55	Bouctouche à Pictou.	Au large de la barre Cocagne.	Contr. une voie d'eau; surch.			Totale.	400
27 do	Oakdone	6	Sunderland	Brigantin en fer, str.	1086	Halifax à Sydney-N.	Havre de Sydney	Coup de vent.			Partiell.	500
1er do	Ocean Bride	9	Lunenburg	Goël. en bois, voil.	20	Havre de Murray à Port-Medway	Jetée Carigan, comté de Guysboro.	Echouée			Totale.	250 2,000
1er do	Oseola	7	Halifax	do	88	Halifax à la P. Glacée.	Havre de Gabarouss.	Temp.; chaîne brisée et jetée à la côte.			do	
21 nov.	On Time	6	Liverpool	do	124	Colon à Halifax	Ext.-S.E. du Grand Cay-man, m. Caraïbe.	Coup de vent et voie d'eau.			do	4,500
14 oct.	Ocean King	12	Glasgow	Str en fer.	1623	Anvers à Québec.	Lac St-Pierre	Abordage.			do	2,000 Inconnu.
28 do	Oregon	8	Liverpool	do	2407	Liverpool à Québec	Beaufort Flats	Faute du pilote.			do	
4 déc.	Prescott	9	St-Jean	Goël. en bois, voil.	72	St-Jean à Boston	Tête de la b. de Fundy	Coulée.			Partiell.	210
29 oct.	Pioneer	14	Arichat	do	32	Shédiac à Port-Hawkesbury.	Près le cap Jock.	Voiles déch. et jetée à la côte			do	150
10 nov.	Pearl	9	Windsor	do	136	Côte Sanbeas, N.-Y.	Océan Atlantique.	Perdu voil., etc.			do	60 1,000

SUPPLÉMENT de la liste des naufrages et accidents aux navires propres à la mer, etc.—Suite.

Date de l'accident.	Nom du navire.	Age.	Port d'enregistrement.	Gréement.	Tonnage enregistré.	Port de partance. Port de destination.	Lieu de l'accident.	Nature de l'accident.	Cause de l'accident.	Pertes de vies.	Perte totale ou partielle.	Montant.
1890.												
11 déc.	Plymouth Rock.	13	Gloucester, Mass. Hamilton,	Goël. en bois, voil. Brigantin en b., voil.	92	Gloucester, pêche. Santa Fe à Falmouth.	Extrémité sud de l'île Blanche.	Coup de vent.			Partiell.	\$ 3,000
12 do	Peeress	16	Québec.	Goël. en bois, voil.	239	Terreneuve à Anticosti.	Cap James, Anticosti.	Contr. une voie d'eau; albar donnée.			Totale.	2,000
5 oct.	Palma	16	St-Jean.	Goël. en bois, voil.	54	Terreneuve à Anticosti.	Cap James, Anticosti.	Changement. suite de vent; échouée.			do	3,500
18 juin.	Plymouth	16	St-Jean. Terr.	Brigantin en b., voil.	198	Montréal à Saint-Jean. Terreneuve.	Phare Richelieu.	Changement. suite de vent; échouée.			Partiell.	600
8 nov.	Rival	17	Halifax.	Goël. en bois, voil.	31	Halifax à la B. Glacée.	Pointe Simond, baie Gabarouse.	Voies emport. jetée à la côte par un coup de vent.			Totale.	1,000
13 déc.	Reaper	10	St-Jean.	do	124	Joggins à Vineyard Haven.	10 m. au sud de l'île des Bœufes.	Gros e mer; contr. une voie d'eau.			Partiell.	1,500
26 sept.	Rattler	1	Liverpool, N.E.	do	13	Liverpool à Port Herbert.	Côte est de l'entrée du havre de Herbert.	Mang. à virer; à touché fond.			Totale.	600
28 déc.	Roulette	20	Boston.	do	79	Boston, pêche.	Pointe Forbes, Liverpool, Ang.	Coup de vent; échouée.			Partiell.	200
25 août.	Resolve	7	Charlottetown, I.P.E.	Barquin en b., voil.	398	Québec à Liverpool, Ang.	Cod Roy, Terreneuve.	Echouée.			Totale.	5,000
12 oct.	Restive	7	Port-Hawkesbury, I.P.E.	Goël. en bois, voil.	71	Baie des Chaleurs à Summerside, I.P.E.	Au large du lot 7, I.P.E.	Tempête terr.		1	Partiell.	300
13 nov.	Scylla	7	Port-Hawkesbury, I.P.E.	do	102	Cripaud à Boston.	8 ou 9 m. S.E. du Cap-George, Côte de Picton.	Abordée par le vent.			Totale.	150
17 oct.	Spy	15	Charlottetown.	do	18	Alberton à Chatham, N.-B.	Entre le cap Nord, I.P.E. et le port Escuminac, N.-B.	Pas ent. parler de lui depuis son départ d'Alber-ton, I.P.E.		3	do	5,000
1er déc.	S. G. Irwin	13	Arichat.	do	71	Halifax à Descousse.	Havre de Poulamond, Passage Lennox.	Chas. de son an et éch. dans un coup de vent.			Partiell.	1,500
												200

6 oct.	Sinkin	12	Norvège	Petite barque en bois, voil.	675	Shédiac à Liverpool, G.-B.	Brise-lames de Shédiac	Chassé sur ses ancres, et abordage avec le brise-lames.			do	2,000
5 nov.	Snow Bird	12	St-Jean, T.N.	Goëlette en bois, voilier.	77	Labrador à Boston.	Baie Braddoes, Labrador.	Echappé ses ancres et jetée à la côte.			do	700
1er déc.	Susie Pearl	3	St-Jean, N.-B.	do	74	Rockland, Me., à St-Jean, N.-B.	Au large de l'île aux Perdrix, à l'emb. du havre de Saint-Jean.	Perdu ses ancres dans un coup de vent.			do	300
do	Sea Slipper	22	Lunenburg	do	41	Sydney-Nord à Descousse.	Lower Descousse Beach.	Chassés, s. anc. et jetés à la c. dans un temp.			do	100
20 nov.	Second	9	Parrsboro'	do	47	St-Jean à Parrsboro'.	Rivière Eatonville, N.-E.	Prise sur la barre route et brûlée.			Totale.	700
29 oct.	Saxon	8	Lunenburg	do	79	Halifax à Gabarouse.	Havre de Gabarouse.	Echouée; coup de vent.			Partiell.	900
2 déc.	Sunbeam	18	Halifax	do	68	Sydney à Halifax	Doewer's Cove Ledg.	Chânes brisées; jetée à la côte par un coup de v.			Totale.	460
27 do	Saidie	10	Liverpool	Brigantin en bois, voilier.	154	St-Blaise à New-York.	Golfe de Darin	Condâné à Conlon; bourrasq.; voie d'eau et perte de voiles.			do	1,400
28 do	Sarah	12	St-Jean, N.-B.	Goël. en bois, voil.	117	Fall, Mass., à St-Jean, N.-B.	Camp Island, Maine	Gros e tempête; échouée.			do	160
1er déc.	Sunbeam	14	Halifax	do	68	Saint-Pierre à Halifax.	Dever's Cove Ledg.	Gros e tempête; échouée.			Totale.	1,800
10 oct.	Silver Dart	6	do	do	30	Georgetown à Halifax.	Barre du havre Murray	Echouée; coup de vent.			do	925
15 déc.	Sarah A. Townsend	6	do	do	147	Sydney à Halifax	S. par E. de l'île Wedge, 6 milles.	Abordage avec la goël. Mary A. Stevens.			Partiell.	200
14 sept.	Saga	21	Liverpool, G. B.	Barque en bois, voilier.	499	à Québec.	En aval de Québec	Abordage avec le remorqueur Chaperon, qui la remorquait.			do	190
15 déc.	Speedwell	7	Saint-Jean	Goëlette en bois, voilier.	82	Saint-Jean à Boston	Barre du Petit Manan.	Echouée; erreur de jugement.			do	400
12 avril.	St. Joseph	15	France	Brigantin en bois, voilier.	197	do	Saint-Pierre Miquelon.	Echoué dans la brume; capitaine noyé.		1	Totale.	3,000
8 nov.	Souvenir	7	Québec	Goël. en bois, voil.	19	Ancreé au havre des Sept-Iles.	Havre des Sept-Iles.	Démâtée par un coup de vent.			Partiell.	100
— déc.	Silver Sea	13	St-Jean, T.N.	Brig'nt. en bois, voil.	177	do	Pointe Aconi, C.-B.	Echoué; pas d'ancre.			Totale.	1,500
27 oct.	True	26	St-Jean, N.-B.	Goël. en bois, voil.	60	Saint-Jean, N.-B., à Joggins, N.E.	Au large du cap Marintouché sur un banc de sable.	Touché sur un banc de sable.			Totale.	1,050

SUPPLÉMENT DE LA LISTE DES NAUFRAGES ET ACCIDENTS AUX NAVIRES PROPRES À LA MER, ETC.—Suite.

Date de l'accident.	Nom du navire.	Âge.	Port d'enregistrement.	Grément.	Tonnage enregistré.	Port de partance. Port de destination.	Lieu de l'accident.	Nature de l'accident.	Cause de l'accident.	Pertes de Vies.	Perte totale ou partielle.	Montant.
1890.												
21 avril.	Traffick	15	Annapolis	Goél. en bois, voil.	41	Musquash à Rockland, Me. Stationnée dans le havre de Margaree.	Havre de Little Musquash, Havre de Margaree.	Echouée. Jetée à la côte; perte totale.			Totale	250 carg. 250
1er déc.	Triak	8	Halifax	do	13						do	
21 do	Trygoe	18	Ile au Turque.	Brigantin en bois, v.	221	New-York à Saint-Jean, N.-B.	Embouchure du havre de Saint-Jean.	Echoué.			Partiell.	1,500 carg. 750
26 — nov.	Tay	3	Saint-Jean	Goél. en bois, voil.	124	St-Jean à New-York.	New-York	Incendie			do	3,000 carg. 1,000
18 déc.	Topsy	1	Montréal	Barque en b, voil.	658	Kingston, Jamaïque, à l'île Cayman.	Cayman Brae.	Mis en pièces d'un c. de vent.		6	Totale	30,000 carg.
27 mai.	Terpsichore	34	Sandyford	do	1188	Québec à Liverpool.	Bassin Louise	Ligne de halage brisée; navire frappé à la tête du quai.			Partiell.	1,900
20 juill.	Thornholme	9	Maryport	Goél. en fer, vap.	1116	Grande-Bretagne à Québec.	Barrel's Ledge	Le pilote s'est trompé de feu.			Totale	80,000
10 août.	Udsire	21	Stavanger	Barque en b, voil.	416	Québec à	Récif de l'île Rouge.	Erreur du pilote.			Partiell.	3,500
12 oct.	Victor	35	Suède	do	359	Baie Verte à Exeter.	Havre de Grand She-mogue.	Jetée sur la barre; perte totale.			Totale	3,000
1er déc.	Vergesco	6	Halifax	Goëlette en bois, voilier.	57	Hawkesbury à Saint-Jean, T. N.	Lower Descousse, Baie Saint-Pierre.	Jetée à la côte par un coup de vent.			Partiell.	500 carg. 800
1er do	Veritas	13	Liverpool, N.-E.	do	111	Sydney à Arichat	Ile de Chrichton	Chasse sur son ancre, échouée.			do	100
27 août.	Vancouver	6	Liverpool, G.-E.	Steamer en fer.	5141	Liverpool à Québec.	Détroit de Belle Isle	Abordage avec une banquise.			do	
18 juin.	Valborg	26	Sarpsburgh	Barque en bois, voilier.	1025	Havre de Québec.	Terrain de délestage	Abordage avec la barque <i>Jo-hanne</i> .			do	1,000
8 déc.	Village Bell		Saint-André	Goél. en bois, voil.	12			Naufrage sur Grand Manan.				

1er do	Wallace	18	Pugwash, N.-E.	do	59	Stationnée à la Pointe-Hawkesbury.	Port-Hawkesbury	Chavir, et abordage avec un bat. naufragé.			Totale	350
1er nov.	W. J. Christie	6	Sydney, C.-E.	do	77	Baie des Vaches à St-Pierre-Miquelon.	Miquelon Roadstead, Saint-Pierre.	Jetée à la côte p. un c. de vent.			do	2,500 carg. 200
13 déc.	Warrior	6	Pictou	do	52	Pictou à Baie des Vaches.	Côté est de Ghost Beach, Judique.	Echouée; coup de vent.			do	600 carg. 200
29 nov.	W. E. Young	8	Lunenburg	do	92	Halifax à la Baie Glacée en am. de Campbell.	Côté sud de la B. Glacée.	do			Totale	2,500
27 déc.	W. E. Weir	19	Arichat	do	41	Halifax à Descousse.	Havre Saint-Pierre.	Echouée; c. de vent; chassés.			Partiell.	1,000
20 do	Willie B.	14	Liverpool, N.-E.	do	38	Souris à Guysboro'	Près Port-Hastings.	Echouée; c. de vent; chassés sur ses anores.			do	400 carg. 200
8 juin.	Warwick	8	Bristol	Steamer en acier.	2027	Londres à Québec.	En aval du Bic.	Arbre de la machine brisé.			do	1,000
24 do	William	30	Québec	Remor. en bois, vap.	86	Québec au bas du fleuve Saint-Laurent.	Phare de Bellechasse.	Echoué et coulé.			Totale	3,600

TABLEAU des naufrages et accidents aux navires canadiens et étrangers dans les eaux intérieures canadiennes en 1890.

Date l'accident.	Nom du navire.	Age.	Port d'enregistrement.	Grément.	Tonnage enregistré.	Port de partance. — Port de destination.	Lieu de l'accident.	Nature de l'accident.	Cause de l'accident.	Pertes de vies.	Perte totale ou partielle.	Montant.
1890.												
5 nov.	Bruno.....	27	Toronto...	En bois, vapeur.	300	Cleveland à Algoma Mills.	Récif Magnétique.....	Très mauvais temps; échoué	.....	.....	Totale	\$ 10,000 carg. 1,200
17 juill.	Catherine....	8	Kingston....	do ..	10	Alexandria Bay Grenadier Island.	à 3 mille N.-E. de Sunken Rock Light, Alexander Bay.	Abord. avec le st. E.-U. <i>St. Lawrence</i>.	.....	5	do ..	800
6 nov.	City of Midland.	new	Collingwood..	do ..	508	Parry-Sound à Byng Inlet.	Pointe N.-E. d'une batture de pierre calcaire, b. Georgienne.	Erreur de destination, causée par le courant; échoué.	.....	.....	Partiell.	100 carg. 300
9 do	Ocean Wave..	22	Picton, Ont..	Goëlette en bois, voilier.	100	Trenton à Oswego....	Environ 15 milles de Oswego, N.-Y.	Pris dans une bourrasque et roulé; sombré.	.....	5	Totale	1,000 carg. 2,000
23 oct.	Reindeer.....	6	Kingston....	En bois, vapeur.	33	Ports dans la baie de Quinté.	Près du bassin Young.	Abordage avec la goëlette <i>Toro Brothers</i>.	.....	.....	Légère.	.....
29 juill.	Resolute.....	15	Ottawa.....	Remorq. en bois, vapeur.	19	Ottawa.....	Riv. Ottawa, près des écluses du canal.	Prit feu et coulé.	.....	.....	Totale	2,500
21 sept.	Ivy.....	16	Montréal....	do ..	34	Stationné à Hull, P.Q.	Riv. Ottawa à Hull....	Prit feu.	.....	.....	do ..	6,000
25 nov.	Polly M. Rogers.	20	Cap Vincent, N.-Y.	Goëlette en bois, voilier.	328	Charlottetown, N.-Y., à Ogdensburg.	Ile au Pigeon, Lac Ontario.	Sté détaché du remorq.; perdu; incendie.	.....	.....	do ..	8,000 carg. 1,300
2 do	James Buckley	10	Prescott....	Remorq. en bois, vapeur.	7	A l'ancre au Port Stanley.	Havre de Port-Stanley.	Incendie.....	.....	.....	do ..	1,700
5 do	Louisa.....	32	Ste-Catherine.	Barque, en bois, voilier.	232	Cleveland à Algoma Mills.	Récif Magnétique.....	Gros temps; échoué.	.....	.....	do ..	2,000 carg. 900
16 août.	Annie Watt..	7	Owen-Sound..	Remorq. en bois, vapeur.	41	Warton à Lion's Head.	Entre l'île aux Églantiers et Gun Point.	Abordage avec le propulseur <i>Alderson</i>.	.....	.....	do ..	2,000

2 nov.	Caroline Marsh	38	Port-Hope....	Goëlette en bois, voilier.	224	Oswego à Toronto....	Oswego Beach.....	Voiles emportées, et jetées à la côte à Oswego.	.....	.....	do ..	2,000 carg. 1,500
.....	Huron.....	16	Picton, Ont..	do ..	234	Windsor, Ont., à Buffalo.	à 70 milles N.-E. de Dunming, Lac Érié.	Contracte une voie d'eau, et coulé.	.....	.....	do ..	7,500
1889.												
30 mai.	Victor.....	23	Hamilton....	do ..	320	Midland à Buffalo....	Sand Beach, Michigan, E.-U.	La barge à vap. la tâche pour se sauver elle-même.	.....	.....	do ..	5,000 carg. 400
.....												
16 oct.	Windigo.....	4	Winnipeg....	Barge en bois.	121	.....	.....	Abandonnée; naufrage dans le port de Picton, Ont.	.....	.....	do ..	200 carg. 200
1886.												
29 sept.	A. G. Ryan...	10	Kingston....	Goëlette en bois, voilier.	8	Portage-du-Rat à St-François.	Bishop's Point, Lac des Bois.	Touché un rocher pendant qu'elle était remorquée par le steamer.	.....	.....	do ..	3,000
1890.												
10 nov.	Jane McLeod.	22	Ste-Catherine.	do ..	181	Fish River à Parry-Sound.	Près de l'île Pancake, à 15 milles de Parry-Sound.	Echouée; coup de vent.	.....	.....	do ..	6,000

ANNEXE N^o 39.

OBSERVATOIRE DE KINGSTON, 29 février 1892.

MONSIEUR,—Je sou mets respectueusement, pour l'information du ministre de la marine et des pêcheries, le rapport suivant sur l'observatoire de Kingston en 1891:—

Les instruments ont été tenus en bon ordre et bien ajustés, et les observations ont été faites journellement autant que possible durant tout le cours de l'année.

Depuis le dernier rapport, un calorifère à eau chaude a été prolongé de la bâtisse voisine dans la salle des observateurs. Cette amélioration a été dispendieuse, mais outre qu'elle a contribué à leur confort, ainsi qu'à celui des visiteurs durant l'hiver en donnant une température égale, elle a aussi mis à la disposition du département l'espace ci-devant occupé par le poêle et l'emmagasinage du combustible. On a aussi fait quelques réparations au système d'ouverture et de fermeture des volets dans les salles de l'équatorial et de la lunette méridienne.

Commande d'une nouvelle toile métallique avec micromètre pour la lunette méridienne, ainsi que d'un anneau micrométrique pour l'équatorial Alvan Clarke, a été donnée à Fauth et Cie, les fabricants de la pendule astronomique qui continue à fonctionner d'une manière parfaite.

Je suis heureux de dire que depuis les améliorations exécutées, il y a quelques années, les fondations et les piliers sur lesquels repose la lunette méridienne ont été trouvés si solides, que lorsque l'instrument y est une fois ajusté et employé avec toute la précaution voulue, le niveau n'accuse aucun changement d'un jour à l'autre.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre très obéissant serviteur,

JAS. WILLIAMSON,

Directeur de l'observatoire.